

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

La Poursuite en Droit maritime

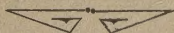
THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 15 Mai 1937, à 13 h. 30.

PAR

JACQUES MASSIN

PRÉSIDENT : M. GIDEL, Professeur.
SUFFRAGANTS : M. BASDEVANT, Professeur.
M. SCILLE, Professeur.



PARIS
LES ÉDITIONS DOMAT-MONTCHRESTIEN
F. LOVITON & C^{ie}
158-160, RUE SAINT-JACQUES

—
1937

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

**La Poursuite
en Droit maritime**



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41546315_0047

La Poursuite en Droit maritime

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 15 Mai 1937, à 13 h. 30.

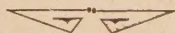
PAR

JACQUES MASSIN

PRÉSIDENT : M. GIDEL, Professeur.

SUFFRAGANTS : M. BASDEVANT, Professeur.

M. SCELLE, Professeur.



PARIS

LES ÉDITIONS DOMAT-MONTCHRESTIEN

F. LOVITON & C^{ie}

158-160, RUE SAINT-JACQUES

—
1937

* 30866



INTRODUCTION

Le principe de la liberté des mers en temps de paix présente depuis la fin du xvii^e siècle un caractère incontesté. Les navires en haute mer relèvent seulement de l'Etat dont ils battent le pavillon. Mais si cette proposition est absolue en ce qui concerne les bâtiments de guerre, la portée exacte, à l'égard des navires privés, n'en a vraiment été fixée qu'assez récemment, par l'arrêt rendu par la Cour permanente de justice internationale le 10 septembre 1927 dans l'affaire du *Lotus* (1) : l'Etat du pavillon possède le droit exclusif d'exercer contre le navire privé en haute mer des actes d'autorité, c'est-à-dire des actes comportant l'emploi de la coercition. S'agit-il au contraire d'actes non coercitifs, juridictionnels, il pourra y avoir concours de compétences au profit de plusieurs Etats : la juridiction d'un Etat, autre que celui du pavillon, pourra s'exercer pour des actes délictueux commis sur des navires *alors que ces derniers se trouvaient en haute mer* ; l'exercice de cette juridiction « n'est pas un acte d'autorité dirigé par un Etat contre un navire étranger se trouvant *actuellement* en haute mer » (2).

Au principe de la liberté des mers, même ainsi précisé, certaines exceptions existent, parmi lesquelles il faut admettre le cas de la poursuite.

En quoi consiste cette hypothèse ? M. Gidel l'énonce de la manière suivante : « c'est la chasse commencée dans des

(1) Arrêt de la C. P. J. I., 10 sept. 1927 (arrêt n° 9), Série III (pp. 1-108) et Documents dans Série C. n° 13, II (12^e session).

(2) Fedozzi, *Consult. au gouv. turc*, p. 377.

eaux soumises à la puissance publique de l'Etat riverain et continuée en haute mer, qui est donnée par un navire, ayant compétence à cet effet à l'égard dudit Etat riverain, à un navire étranger (autre qu'un bâtiment de la marine de guerre) qui a commis dans ces eaux une infraction aux lois et règlements de l'Etat riverain » (1).

Remarquons que le navire poursuivi ne peut être évidemment qu'un navire privé ; les bâtiments de guerre, en effet, sont exemptés, même dans les eaux étrangères intérieures ou territoriales, des manifestations coercitives de l'Etat riverain. D'autre part, le navire poursuivant est soit un navire de guerre, soit un navire public de certaines administrations de l'Etat, ou encore un navire privé commissionné pour exercer certains droits de puissance publique.

Le navire étranger, après avoir commis une infraction dans les eaux intérieures ou territoriales d'un Etat, s'enfuit vers le large ; le bâtiment de cet Etat, n'ayant pu atteindre le délinquant avant l'entrée de ce dernier dans la haute mer, continue à l'y poursuivre. En a-t-il le droit ?

Les exceptions au principe de la liberté des mers peuvent être conventionnelles : telles sont les mesures de police spéciales relatives à la traite des noirs, à la protection des câbles télégraphiques sous-marins ou de la pêche en haute mer. Mais d'autres dérogations au principe résultent simplement de la coutume : elles se réfèrent à l'hypothèse de la piraterie ou à celle, beaucoup plus discutée, de la « self-defence » ou auto-protection ; faut-il ranger la poursuite parmi ces exceptions coutumières ?

Il nous paraît qu'à l'heure actuelle, la poursuite a pris place dans le droit international commun. Mais cette insti-

(1) G. Gidel, *Le droit international public de la mer*, t. 3, p. 339.

tution peut parfois engendrer des abus et devenir dangereuse ; elle doit être strictement réglementée. L'examen de la doctrine et de la pratique des Etats à l'égard de la poursuite, et l'établissement des conditions d'exercice de ce droit, tel sera donc le double objet de notre étude.

PREMIÈRE PARTIE

La Doctrine et la Pratique des Etats

Faut-il actuellement considérer la poursuite comme un droit, ou au contraire comme une tolérance des Etats, un simple usage courtois entre nations ? Il faut admettre que cette institution fait maintenant partie du droit positif. Constatons en effet tout de suite qu'elle a atteint en 1930 un stade de son évolution particulièrement important. A la première conférence de Codification du droit international de La Haye, la poursuite a fait l'objet de l'article 11 de l'annexe à l'Acte final ; près de 50 puissances se sont unanimement accordées sur l'existence d'un tel droit. Sans doute l'Acte final de la Conférence n'a-t-il pas été ratifié, et les articles concernant la mer territoriale n'ont-ils été insérés à l'Acte final que dans les conditions qui y sont strictement indiquées (1) ; mais une semblable manifestation de volonté est tout de même significative.

(1) « La Conférence.

Considérant que les discussions ont fait apparaître, sur certaines questions de fond, des divergences de vues qui, pour le moment, ne permettent pas d'arriver à la conclusion d'une convention relative à la mer territoriale, et

Estimant que cette œuvre de codification doit être continuée :

1° Prie le Conseil de la Société des Nations de communiquer aux Gouvernements les articles, annexés à la présente résolution et concernant le régime juridique de la mer territoriale, qui ont été conçus et approuvés à titre provisoire comme parties éventuelles d'une convention d'ensemble relative à la mer territoriale ;

2° Prie le Conseil de la Société des Nations d'inviter les Gouvernements à continuer, à la lumière des discussions de la Conférence, l'étude de l'étendue de la mer territoriale et des questions annexes et à rechercher les moyens les mieux appropriés pour faciliter l'œuvre de codification ;

3° Prie le Conseil de la Société des Nations de bien vouloir examiner

D'ailleurs, avant la Conférence de 1930, la doctrine se montrait en majorité favorable à la licéité de la poursuite, et la pratique des Etats était dans le même sens le plus souvent très ferme.

s'il y a lieu d'inviter les Etats maritimes à faire parvenir au Secrétaire général des renseignements officiels au sujet des lignes de base adoptées par eux pour la mesure de leurs zones de mer territoriale;

4° Recommande au Conseil de la Société des Nations de convoquer, aussitôt qu'il le jugera opportun, une nouvelle conférence, soit pour la conclusion d'une convention sur l'ensemble des questions relatives à la mer territoriale, soit même, si cela paraissait désirable, d'une convention limitée aux points visés à l'Annexe ci-après. »

CHAPITRE PREMIER

La Doctrine.

Depuis la fin du XIX^e siècle, où la question a commencé d'être prise en considération, les opinions des juristes se sont faites peu à peu en faveur de la poursuite, plus affirmatives et plus nombreuses.

A ce sujet, l'examen des travaux de sociétés scientifiques de droit international, et celui des ouvrages d'auteurs de nationalités différentes, montrera la faveur accordée en général par la doctrine au droit de poursuite.

L'Institut de droit international s'est à plusieurs reprises occupé du problème. A la session de Genève, de 1892, M. Thomas Barclay, rapporteur de la 3^e commission d'étude (Définition et régime de la mer territoriale), s'est prononcé de la façon suivante :

Art. 7 du rapport :

« 1^o Tout navire qui mouille, louvoie ou s'arrête dans les eaux territoriales, se soumet à la juridiction de l'Etat riverain. L'Etat riverain a le droit de continuer sa poursuite sur la haute mer pour arrêter celui qui aurait commis une infraction dans les limites de ses eaux. En cas de capture sur la haute mer, le fait sera toutefois notifié à l'Etat duquel dépend le délinquant, et, en l'absence de toute réclamation du côté de cet Etat, il sera jugé conformément à la loi de l'Etat riverain (1).

« En effet, disait M. Barclay, il serait difficile de faire

(1) Ann. Abr. Inst. Droit Int., vol. III, p. 76.

respecter la souveraineté de l'Etat riverain si des contrebandiers, des pêcheurs illégaux, des maraudeurs, pouvaient échapper à la punition en se mettant à quelques mètres au delà de la limite exacte de trois milles marins. C'est à ce droit que se rattache surtout la répression du délit de contrebande (1). Et la commission adopta des conclusions semblables, en ajoutant cependant une notion de délai :

« ... en l'absence de toute réclamation du côté de cet Etat dans un délai de , il sera jugé conformément à la loi de l'Etat riverain » (2).

En 1894, lors des délibérations de la session de Paris, les juristes se mirent d'accord au fond sur le droit de poursuite. Cependant, M. John Bassett-Moore, l'éminent juriste américain, émit des observations dont M. Barclay rendit compte de la manière suivante dans son rapport du 20 février : « M. Moore n'est pas partisan de laisser intervenir le gouvernement de l'Etat dont le navire saisi dépend.

« Il est disposé à admettre la doctrine de la « poursuite continuée » ; mais il ne croit pas que c'est la pratique actuelle de poursuivre des vaisseaux sur la haute mer pour des infractions à la loi douanière ; et il sait qu'il n'a été d'usage ni aux Etats-Unis ni au Canada de poursuivre et de saisir en haute mer des bateaux qui auraient violé les lois concernant les pêcheries. Sans doute, dit-il, il a été souvent remarqué que la cessation de poursuite à la limite des trois milles aboutissait à l'exemption des fraudeurs. Toutefois, on a considéré cette exemption comme préférable au fait de s'attribuer un droit contestable, non seulement en principe, mais aussi dans son application.

« Pour les autres observations de M. Moore, les raisons

(1) *Ibid.*, p. 76.

(2) *Ibid.*, p. 94.

qu'il donne, continuait M. Barclay, ne me paraissent pas s'appliquer à un projet de règlement, mais plutôt aux convenances de pratiquer un procédé qui n'a pas encore définitivement pris forme » (1).

M. Despagnet, exprimant ses craintes au sujet des exagérations auxquelles un droit de poursuite illimité pourrait donner lieu, proposa l'amendement suivant : « La poursuite sera interrompue *et ne pourra pas être reprise*, dès que le navire sera entré dans un port de son pays ou d'une tierce Puissance ». Et l'article 8 fut ainsi voté :

— « L'Etat riverain a le droit de continuer sur la haute mer la poursuite commencée dans la mer territoriale, d'arrêter et de juger le navire qui aurait commis une infraction dans les limites de ses eaux.

« En cas de capture sur la haute mer, le fait sera toutefois notifié sans délai à l'Etat dont le navire porte le pavillon. La poursuite est interrompue dès que le navire entre dans la mer territoriale de son pays ou d'une tierce Puissance. Le droit de poursuite cesse dès que le navire sera entré dans un port de son pays ou d'une tierce Puissance » (2).

Le règlement voté à La Haye le 23 août 1898 sur le régime des navires et de leurs équipages dans les ports étrangers, autorise la poursuite en haute mer en cas de fuite du navire pour soustraire des membres de l'équipage aux actions dirigées contre eux à raison d'infractions commises dans un port (3).

En 1927, à Lausanne, fut discutée à la V^e Commission la question de savoir si le droit de poursuite pouvait être

(1) Ann. Abr. *Inst. Droit Int.*, vol. III, p. 387.

(2) Ann. Abr. *Inst. Droit Int.*, vol. III, pp. 518-519.

(3) *Ibid.*, vol. IV, 1898, p. 487.

exercé dans la zone contiguë à la mer territoriale. La Commission se prononça affirmativement (1).

Enfin, dans les Résolutions de Stockholm, en 1928, l'Institut vota cet article du projet de règlement relatif à la mer territoriale en temps de paix (V^e Commission) :

« Art. 13. — La poursuite, commencée par l'Etat riverain pour infraction à ses lois et règlements dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë supplémentaire visée à l'article précédent, peut être continuée sur la haute mer et l'Etat riverain aura la faculté d'arrêter et de juger le navire poursuivi.

« La poursuite est interrompue dès que le navire entre dans la mer territoriale de son pays ou d'une tierce Puissance.

« En cas de capture en dehors de la mer territoriale ou de la zone contiguë, le fait sera notifié sans délai à l'Etat dont le navire capturé porte le pavillon » (2).

L'International Law Association a voté, à la Session de Vienne de 1926, dans son projet de « Laws of maritime jurisdiction in time of peace », un article ainsi conçu :

« Art. 12. — Un Etat a le droit de continuer sur la haute mer une poursuite commencée dans ses eaux territoriales et d'arrêter, et de faire passer en jugement tout navire qui a commis un délit dans ses eaux. Notification de la saisie doit être faite immédiatement à l'Etat dont le navire bat le pavillon. La poursuite ne doit pas être continuée dans les eaux territoriales d'un autre Etat, et elle ne peut être reprise après que le navire est entré dans le port d'un autre Etat » (3).

(1) *Ann. Inst. Droit Int.*, 1927, t. I, pp. 94-95 et p. 102.

(2) *Ann. Abr. Inst. Droit Int.*, 1928, p. 759.

(3) *The Int. Law Assoc. Report of the 34th Conf.* 1926, p. 103.

L'article primitif ne comportait pas l'obligation de donner avis de la saisie à l'Etat du navire saisi (1). C'est M. Colombos qui proposa cette addition (2).

Le projet numéro 12 du Code de Droit International américain, présenté en 1927 à la Commission de Rio-de-Janeiro par l'Institut Américain de Droit international, admet le droit de poursuite.

Enfin, en 1925, M. Schücking, rapporteur à la Société des Nations du Comité d'experts pour la Codification progressive du droit international, se prononçait de la façon suivante : « Tant que le droit en question de législation et d'administration de l'Etat riverain s'étend, celui-ci doit évidemment aussi avoir la possibilité juridique de faire respecter ces droits ; on doit donc non seulement lui accorder les moyens de contrainte nécessaires, mais aussi une puissance de juridiction pour réagir contre les infractions. Cette conception juridique est générale et trouve son expression spéciale dans un droit de poursuite qui peut s'étendre jusqu'en haute mer... ». Et M. Schücking présenta dans l'avant-projet de convention un article 10 al. 2 ainsi conçu : « L'Etat riverain a le droit de continuer sur la haute mer la poursuite commencée dans la mer territoriale, d'arrêter et de juger un navire qui aurait commis une infraction dans les limites de ses eaux. En cas de capture sur la haute mer, le fait sera, toutefois, notifié sans délai à l'Etat dont le navire porte le pavillon. La poursuite est interrompue dès que le navire entre dans la mer territoriale de son pays ou d'une tierce Puissance. Le droit de poursuite cesse dès que le navire sera entré dans un port de son pays ou d'une tierce Puissance » (3).

(1) *Ibid.*, p. 43.

(2) *Ibid.*, p. 73.

(3) C. 44, M. 21, 1926, V.

L'étude des travaux des sociétés scientifiques de droit international montre donc la faveur que rencontre le droit de poursuite chez l'ensemble des juristes. La majorité de ces derniers ont en outre toujours fait preuve, dans leurs ouvrages ou leurs consultations, de dispositions semblables.

Dès 1874, le *Droit International Codifié* de l'auteur allemand Bluntschli, porte les paragraphes suivants :

« Lorsque l'équipage d'un navire a commis un délit à terre ou dans les eaux faisant partie du territoire d'un autre Etat, et qu'il est poursuivi par la justice de cet Etat, les poursuites peuvent être continuées contre ce navire en dehors des eaux qui font partie du territoire et jusque dans la mer libre.

Mais lorsque le navire a échappé aux poursuites, il ne peut plus être attaqué en pleine mer par les navires de l'Etat lésé » (1). Telle est aussi l'opinion de Perels dans son *Manuel de Droit maritime international* (1884) (2).

Et en 1886, le juriste portugais, commandant Testa, considérait que le principe de la poursuite était légitime, « quoique contesté » (3).

Quelques années plus tard, il est vrai, en 1902, le grand jurisconsulte hollandais, T.-M.-C. Asser émettait une opinion contraire, dans un arbitrage entre la Russie et les Etats-Unis (Affaires des navires *James Hamilton Lewis*, *C. H. White* et *Cape Horn Pigeon* — sentence du 29 novembre 1902). Des navires phoquiens américains avaient, disait le gouvernement russe, pêché dans les eaux territoriales russes et, s'étant enfuis vers la haute mer, ils y avaient été poursuivis et saisis. L'arbitre déclara la saisie illégale ; il

(1) Bluntschli, *Droit Int. codifié*: Trad. Lardy, 2^e édit., p. 203.

(2) Perels, *Manuel de Droit maritime international*, trad. Arendt, 1884, p. 71.

(3) Testa-Boutiron, *Droit public international maritime*, p. 73.

déniait la validité juridique d'une poursuite en dehors de la mer territoriale, à moins qu'une convention internationale n'ait expressément prévu un tel droit (1).

Sir Charles Russell, attorney général de la Grande-Bretagne, avait admis, dans l'arbitrage des phoques à fourrure de la Mer de Behring (1893), la possibilité d'une poursuite, mais il ne la considérait que comme une simple tolérance. Quand le délit était commis dans les eaux territoriales, disait Sir Charles Russell, le droit de poursuivre le délinquant en haute mer avait « le consentement général des nations » (2). Mais l'homme d'Etat anglais y mettait certaines conditions (sa thèse en l'occurrence le portait d'ailleurs à limiter le plus possible le droit de poursuite) :

« For instance, one condition is it must be a *hot* pursuit that is to say, a nation cannot lie by days or weeks and then to say : « You, weeks ago, committed an offence within the waters, we will follow you for miles, and hundred miles, and pursue you ». As to that, it must be a *hot* pursuit, it must be *immediate* and it must be within *limits of moderation*. In other words, we are still considering the character of the act which is not defined by international law, *which is not a strict right by international law, but which nations will stand by and see done, and not interpose, if they think that the particular person has been endeavoring to commit a fraud against the laws of a friendly Power.* »

Dans son traité de droit international, Westlake critique cette opinion de Sir Charles Russell : « Ici, comme si souvent, nous rencontrons seulement les difficultés qui ont

(1) Cf. *Revue Droit Int.*, 2^e série, t. V, p. 83.

(2) *International arbitrations of the United States*, by J.-B. Moore, t. I, p. 893.

leur origine dans les subtilités trompeuses qu'on s'efforce d'échafauder au sujet du mot droit. D'après la conception que nous avons de ce terme, il ne pourrait y avoir de droit international si celui-ci n'existe pas dans un cas où le consentement général des nations est reconnu » (1). Pour Westlake, le droit de poursuite est nécessaire pour administrer effectivement la justice, et assurer en temps de paix la jouissance des droits de pêche.

M. de Louter admet que le droit de poursuite est considéré en général comme « une conséquence naturelle des droits de l'Etat côtier sur la mer littorale » (2).

Telles sont aussi les opinions de Oppenheim (3), de Fauchille (4), de Philip C. Jessup (5).

Hall, dont le traité de droit international présente d'autant plus d'importance qu'un exemplaire en est remis par l'Amirauté britannique à chacun de ses commandants de navires de guerre, voit dans la poursuite le seul cas dans lequel la loi d'un Etat peut être appliquée en haute mer à des navires étrangers sans le consentement exprès de l'Etat du pavillon (6). M. Gidel se montre lui aussi résolument partisan de la nécessité du droit de poursuite : ce droit est : « le complément de ceux que l'Etat riverain possède sur les espaces maritimes adjacents ». « Le droit de poursuite a été institué à raison de la nécessité pour l'Etat d'assurer une « administration effective » de la justice ; tout droit que l'Etat riverain possède sur les espaces maritimes adjacents doit être assorti du droit de poursuite » (7).

(1) Westlake, *International Law* 1910, Part. 1, p. 177.

(2) De Louter, *Le Droit International public positif*, Oxford 1920, I, p. 410.

(3) *Intern. Law*, vol. I, Peace 4th éd. 1928, p. 496.

(4) Fauchille-Bonfils, *Traité de Droit Int. public*, t. I^{er}, 2^e partie, p. 932.

(5) Jessup, *The law of territorial waters and maritime jurisdiction*, 1927, pp. 106 suiv.

(6) Hall, *Int. law*, 7th éd. 1917, p. 266 ; note.

(7) G. Gidel, *Le Droit int. public de la mer*, t. III, p. 348.

Cette rapide revue de la doctrine nous montre la faveur que le droit de poursuite obtient chez le plus grand nombre des juristes. Parmi les auteurs récents, ce droit ne semble plus, dans son principe, être souvent contesté. Exceptons cependant M. Fedozzi.

Le jurisconsulte italien, dans le cours qu'il professa en 1925 à l'Académie de Droit international de La Haye, a condamné le droit de poursuite. Sans doute, M. Fedozzi reconnaissait-il la quasi-unanimité de la doctrine dans le sens de l'admission d'un tel droit, mais, disait le savant professeur, il n'existe pas de coutume établie, la preuve en est impossible ; d'ailleurs « cette impossibilité de donner une preuve positive, qui serait nécessaire, continuait M. Fedozzi, n'a rien d'étonnant si l'on prend en considération ce fait que, vis-à-vis des prétentions de l'Etat côtier, il y a le droit de tous les autres Etats à maintenir dans son intégrité le principe de la liberté de la haute mer. On comprend parfaitement que l'on n'ait pas voulu reconnaître un droit qui peut facilement dégénérer en abus et qui, en tout cas, apporterait une limite au principe de liberté auquel tous les Etats sont fortement attachés » (1).

Il nous semble, au contraire, qu'à l'heure actuelle une coutume s'est créée, consacrant l'existence d'un droit de poursuite : l'étude de la pratique des Etats va, nous l'espérons, pouvoir le démontrer.

(1) *Recueil des Cours*, t. X, 1925, 5, p. 80.

CHAPITRE II

La pratique des Etats.

Le droit de poursuite, surtout durant ces dix dernières années, a été de la part des différents Etats, l'objet d'une pratique généralement favorable. Les divers éléments d'une coutume, que réclamait en 1925 M. Fedozzi, se trouvent maintenant réunis. Il suffit, pour s'en convaincre, d'examiner conventions particulières, actes d'ordre intérieur ou décisions jurisprudentielles, et surtout de constater l'attitude des délégués de près de cinquante gouvernements lors de la Conférence de Codification de La Haye en 1930.

SECTION I. — CONVENTIONS PARTICULIÈRES.

Depuis la guerre, un certain nombre d'Etats ont reconnu dans des traités la légitimité du droit de poursuite. Ces conventions sont presque toutes relatives à la répression de la contrebande ; l'Etat riverain obtient le droit d'exercer des actes d'autorité à l'encontre des navires étrangers qui ont commis des infractions aux lois et règlements douaniers ou fiscaux de cet Etat dans une zone fixée par l'accord.

Cet espace maritime constitue la zone contiguë qui, selon la définition de M. Gidel, « s'étend au delà de la limite extérieure de la mer territoriale jusqu'à une certaine distance en direction du large et dans lequel l'Etat riverain possède à l'égard des navires étrangers des compétences rigoureusement limitées à certains objets » (1).

(1) G. Gidel, *op. cit.*, t. III, p. 361.

Le traité de commerce et de navigation entre l'Italie et l'Egypte admet expressément le droit de poursuite ; l'article 20, alinéa 1, est ainsi conçu : « En cas de soupçon de contrebande, les agents de la douane égyptienne pourront aborder et saisir tout navire d'un tonnage de moins de 200 tonneaux dans un rayon de 10 kilomètres de la côte en dehors des eaux d'un port égyptien ; de plus, tout navire italien de moins de 200 tonneaux pourra être arrêté et saisi au delà de cette distance, si la poursuite non interrompue a été commencée dans un rayon de 10 kilomètres du littoral ».

La même précaution se trouve dans le traité d'Helsinki du 9 août 1925 passé pour réprimer la contrebande de l'alcool, entre la Finlande et les autres Etats riverains de la Baltique, ainsi que la Norvège ; l'art. 9, al. 2 est rédigé dans les termes suivants :

« Si un navire soupçonné de se livrer à la contrebande est rencontré dans la zone élargie nommée ci-dessus (zone de douze milles marins) et qu'il s'échappe hors de cette zone, les autorités du pays dont relève cette zone pourront le poursuivre aussi au delà de cette zone dans la mer ouverte et user envers lui des mêmes droits que s'il avait été saisi à l'intérieur de la zone » (1).

Sans doute, les traités passés à partir de 1924 entre les Etats-Unis et un grand nombre de pays pour la répression de la contrebande des boissons spiritueuses, ne mentionnent pas le droit de poursuite. Ces conventions établissent une zone où l'Etat riverain, en l'espèce les Etats-Unis, pourra exercer certaines compétences à l'égard des navires étrangers au delà des limites des eaux territoriales (2).

(1) S. D. N., *Recueil des Traités*, LXII, p. 73.

(2) Le traité anglo-américain notamment, du 23 janvier 1924, fixe la dis-

Le droit de poursuite n'est pas affirmé expressément par les « liquor treaties ». On pouvait donc se demander quelle serait la validité d'une poursuite commencée, non pas dans la mer territoriale, mais dans la zone contiguë fixée conventionnellement (1).

D'ailleurs, en 1925, M. Fedozzi parlait du « silence assez significatif gardé dans toutes les conventions que, pendant l'année 1924, les Etats-Unis d'Amérique conclurent avec plusieurs Etats européens, pour régler le trafic des boissons alcooliques. Certes, on n'aurait pu trouver une meilleure occasion pour affirmer ce droit de poursuite continue qui, prétend-on, a eu sa première origine et son plus grand champ d'application au service des lois douanières ; et il est bien permis de voir un indice de volonté contraire des Etats dans le fait que cette occasion n'a pas été saisie » (2). Il nous paraît qu'en réalité les « liquor treaties » admettent implicitement le droit de poursuite.

En effet, quel bénéfice les Etats-Unis pouvaient-ils retirer de tels traités s'il était possible aux navires contrebandiers, simplement en quittant rapidement la zone conventionnellement limitée, d'échapper à la répression, à l'application des mesures accordées par ces mêmes traités au gouvernement américain ? D'ailleurs des décisions judiciaires américaines ont consacré ce point de vue sans protestations des Etats co-contractants, dans une affaire assez récente : *Gilliam v. United States*.

En effet, l'Arrêt de la Cour d'Appel du 4^e circuit con-

tance de cette zone contiguë comme étant celle « que peut franchir en une heure le navire soupçonné de la tentative délictueuse ». S. D. N., *Recueil des Traités*, vol. XXVII, p. 185.

(1) Cf. spécialement sur la convention anglo-américaine du 24 janvier 1924 l'article de M. Gidel dans la *Revue Dor*, t. VI (1924), pp. 1 à 21.

(2) Fedozzi, *op. cit.*, p. 81.

firma en 1928 dans cette affaire (1) les pénalités infligées par le Tribunal inférieur au navire britannique le *Vinces* : le *Vinces* essayant frauduleusement d'introduire des liqueurs sur le territoire américain, s'était enfui vers le large pour échapper au garde-côtes le *Mascoutin* ; poursuivi par ce dernier à partir de la zone fixée par le traité anglo-américain de 1924 (2), il fut saisi en haute mer et amené au port. La Cour d'appel décida de la manière suivante : « Nous pensons qu'il est clair d'après la doctrine de la « hot pursuit », que si le droit de saisie existait au moment où le navire a été hélé, ce droit n'a pas été perdu parce que le navire a réussi à s'éloigner du rivage dans sa tentative pour s'échapper ». Et la Cour se basait sur les jugements rendus dans les cas analogues : *Hudson v. Guestier* (1910) (3) et *Ship North v. King* (1906) (4). Mais ces dernières décisions sont étrangères à la question qui nous intéresse pour le moment.

Le « liquor treaty » de janvier 1924 semble donc bien avoir été interprété par la jurisprudence comme comportant implicitement le droit de poursuite.

Par ailleurs, la réponse est fort significative que les Etats-Unis firent en 1929 au Comité préparatoire de la Société des Nations, chargé d'établir les bases de discussion à l'intention de la Conférence de Codification du droit international : le Gouvernement américain citait en effet justement le jugement rendu dans l'affaire du *Vinces* (5).

Enfin, le Secrétaire d'Etat américain Hughes, parlant le

(1) *Gillam v. United States*, 1928, 27 Fed. 299 (Research, p. 262).

(2) L'étendue de cette zone était fixée par la distance que le navire pouvait franchir en une heure.

(3) 6 Cranch 281 ; 3 L. Ed. 224.

(4) 37. Can. Sup. Ct. Rep. 385.

(5) Bases de discussion, t. II. Eaux territoriales, p. 94.

23 janvier de la contrebande des boissons spiritueuses devant l'assemblée du Conseil des affaires étrangères, s'exprimait ainsi : « La pratique qui permet la poursuite et la saisie d'un navire étranger qui pique vers la haute mer en vue d'éviter d'être retenu pour violation des lois de l'Etat dans les eaux duquel il est entré, est basé sur le principe de nécessité pour « une administration effective de la justice » (Westlake Part I, p. 117) et cette extension du droit de l'Etat riverain fut votée à l'unanimité par l'Institut de droit international en 1894 » (1).

La légitimité du droit de poursuite est donc admise par un certain nombre de conventions internationales, soit expressément (traité italo-égyptien et traité d'Helsinki), soit même implicitement, selon nous, dans le cas des « liquor treaties » américains.

Sans doute ne s'agit-il que de poursuite à l'occasion d'infractions commises à l'intérieur de la zone contiguë, déterminée, dans le cas qui nous occupe, par accords entre puissances. Mais il est bien certain que si l'on admet le droit de poursuivre un navire étranger coupable d'un délit dans la mer contiguë, *a fortiori* pourra-t-on exercer un tel droit si l'infraction est commise dans les eaux territoriales.

La mer territoriale, en effet, est « la zone de l'intégralité des compétences de l'Etat riverain » alors que la zone contiguë n'est que « la zone des compétences fragmentaires et spécialisées de l'Etat riverain » (2).

Le droit de poursuite, admis par certains traités, fait aussi l'objet de quelques dispositions d'ordre interne.

(1) *Am. J. of int. Law*, t. 18, pp. 229-234.

(2) G. Gidel, *Le Droit international public de la mer*, t. III, p. 364.

SECTION II. — ACTES D'ORDRE INTÉRIEUR.

Quelques Etats ont prévu pour leur défense l'exercice d'un droit de poursuite à l'encontre des navires délinquants, aussi bien étrangers que nationaux.

En Allemagne par exemple, « les Instructions pour le service à bord » (instructions à l'usage du commandement) du 9 octobre 1925, contiennent sous le n° 680, la prescription suivante :

« Les navires de guerre peuvent, en temps de paix, sévir contre des navires de commerce dans les cas suivants :

« A) Dans la mer libre :

« a) En cas de piraterie, lorsqu'il n'existe aucun moyen de la prévenir ou de la réprimer ;

« b) En vue de poursuivre une embarcation dont l'équipage s'est rendu coupable d'un acte délictueux à l'intérieur des eaux soumises à la souveraineté allemande, et qui tente de se soustraire à l'arrestation par la fuite. Les embarcations étrangères ne peuvent être poursuivies que si elles ont été surprises en flagrant délit et si la poursuite a été ininterrompue » (1).

D'autres dispositions internes, prévoyant le droit de poursuite, sont relatives à la protection douanière.

Le Code des douanes français porte un article ainsi conçu (Décret du 28 décembre 1926) Art. 487 : « Les employés des douanes peuvent, en cas de poursuite de la fraude, la saisir (l'embarcation) même en-deçà des 20 kilomètres des côtes et frontières, pourvu qu'ils l'aient vue pénétrer et qu'ils l'aient suivie sans interruption ».

Dans la loi lettone du 24 avril 1928 « concernant la défense des frontières de l'Etat », se trouve la disposition sui-

(1) Cité dans Bases, t. II, p. 171.

vante : Art. 17 : « Une zone de douze milles marins, à compter de la ligne des eaux littorales de la mer, est considérée comme une zone de douane maritime. Tous les bâtiments flottants, tant lettons qu'étrangers, entrés dans cette zone, à l'exception de ceux qui se trouvent dans la circonscription douanière, sont soumis au contrôle des douaniers.

« Remarque : les douaniers peuvent continuer la poursuite des bâtiments flottants au delà de la zone douanière — dans les eaux neutres — si ces bâtiments flottants, au lieu de s'arrêter dans la zone de douane maritime sur demande ou avertissement des douaniers, prennent la fuite » (1).

Enfin, l'article 2 des Règles douanières égyptiennes pose que la zone de surveillance s'étend jusqu'à une distance de dix kilomètres du rivage, et l'article 32 prévoit que si dans cette zone un navire ne s'arrête pas quand il en a reçu l'ordre d'un bateau de surveillance des douanes, « la poursuite peut être continuée et le navire peut être suivi et saisi au delà de la limite de dix kilomètres ».

SECTION III. — LA JURISPRUDENCE.

Si l'on examine l'état actuel de la jurisprudence au sujet du droit de poursuite, on constate que dans leur grande majorité les décisions des juges se montrent favorables à la licéité de cette institution.

1. — *Décisions Internes.*

Les tribunaux de différents Etats ont eu parfois à trancher le problème de la poursuite en haute mer. Les décisions de la jurisprudence américaine sont les plus ancien-

(1) Cité dans Bases, t. II, p. 171.

nes ; elles n'avaient d'ailleurs pas toujours à trancher directement une question de poursuite.

C'est par elles que nous commencerons notre étude.

A. — *Jurisprudence des Etats-Unis.*

En 1806, la Cour Suprême des Etats-Unis, dans l'affaire du *Marianna Flora*, prononça un jugement fort intéressant. Sans doute n'y avait-il eu dans le cas du *Marianna Flora* aucune poursuite à partir des eaux territoriales, (ce navire marchand armé de nationalité portugaise avait attaqué par méprise en haute mer le bâtiment américain l'*Alligator*, mais ce dernier l'avait désarmé et envoyé dans un port pour y être vendu). Cependant, il faut extraire de la décision de la Cour le passage suivant :

« Il est certain que les tribunaux de ce pays admettent que les bateaux américains, coupables d'infractions à nos lois, et les navires étrangers, commettant de façon ou autre un délit dans notre juridiction, peuvent ensuite être poursuivis et saisis sur l'Océan, et à bon droit être conduits dans nos ports pour être vendus ». Et le juge Story ajoutait, énonçant le principe de la responsabilité de l'Etat riverain en cas de poursuite incorrecte : « ... L'Etat saisissant agit alors à ses risques et périls. S'il fait la preuve de l'activité illicite de l'Etat saisi, il est justifié. S'il ne fait pas cette preuve, il doit fournir compensation complète par voie de dommages-intérêts » (1).

Et en 1925, dans l'affaire du « *Rosalie M* » accusé de contrebande de boissons spiritueuses, et saisi en haute mer (sans poursuite) le juge de district Hutcheson citait la précédente sentence de la Cour Suprême.

(1) Supr. Court of the U. S. 1826, 11 Wheat. 1, 6 L. Ed. 405. Cf: *Scott cases on int. law*, p. 1009-1010.

Les traités de liqueur et les lois de prohibition ont donné lieu aux Etats-Unis à de nombreuses décisions judiciaires. Certaines d'entre elles, relatives au droit de poursuite, ont déjà été rencontrées : ce sont les jugements qui furent rendus dans l'affaire *Gillam v. United States*. Le *Vinces* avait reçu du navire de surveillance le *Mascoutin* l'ordre de s'arrêter alors qu'il se trouvait à 7 milles 1/2 de la côte, et il avait été saisi à 12 milles 3/4 du rivage ; au moment où il fut hélé, le *Vinces* était à une distance de moins d'une heure de la côte.

Le tribunal de District de la Caroline du Sud en 1927 décida la confiscation du *Vinces*, et le 12 juin 1928, ce jugement fut confirmé par la Cour d'appel du 4^e Circuit. De la première sentence extrayons ce passage du juge Cochran, particulièrement intéressant :

« Il ressort nettement des dispositions de la Première Section que les officiers du *Mascoutin* avaient certainement le droit d'arraisonner le *Vinces*, de le faire stopper et de l'arrêter, si cela était nécessaire, alors que ce navire se trouvait à l'intérieur de la limite des douze milles, et ce point est en fait reconnu. Mais dans le cas présent, le *Vinces* a été arraisonné à l'intérieur de la limite des douze milles et il a été poursuivi et capturé au delà de cette limite et la question précise est celle de savoir si cette saisie est légale. Si l'on tient compte des principes fondamentaux sur lesquels repose le droit d'exercer une juridiction extra-territoriale, je suis convaincu que, étant donné les faits de la cause, la saisie était légale. Tout navire étranger à destination des Etats-Unis, qui pénètre dans la limite des douze milles, doit se soumettre à la visite que peuvent effectuer les autorités légales des Etats-Unis. Si ce droit peut être éludé par le seul fait de s'enfuir au delà de la limite pré-

citée, l'objet visé par la loi ne serait nullement atteint dans de nombreux cas. Il n'y a pas lieu ici d'examiner si la fuite a été complète, ou si le navire poursuivi a atteint les eaux territoriales de la nation à laquelle il ressortit, ou les eaux territoriales d'une autre nation ; car ici il s'est agi d'une poursuite active et continue et d'une capture en haute mer...

« La loi donne le droit d'accoster, de visiter et de saisir un navire : ce droit entraîne avec lui le droit de poursuite, dans la mesure nécessaire pour réaliser les objets précités, et le navire qui s'enfuit, ou essaie de s'enfuir, ne peut par un tel acte éluder les droits en question ».

*
* *

B. — *Jurisprudence canadienne.*

Des jugements forts instructifs au sujet de la question de la poursuite furent rendus en 1905 et en 1906 dans l'affaire du *North*.

Le *North*, navire américain, pêchait dans une zone de trois milles de Quatsino Sound, île de Vancouver. Il contrevenait ainsi aux lois canadiennes. A la vue du garde-côte canadien le *Kestrel* qui faisait route sur lui, le *North* s'enfuit vers le large, abandonnant quelques-unes de ses dories.

Le *Kestrel* le poursuivit tout en faisant un crochet pour cueillir ces dories, et l'arrêta environ un mille 3/4 en dehors de la limite des trois milles. Des fletans tout frais jonchaient le pont du *North*.

La Cour d'Amirauté de la Colombie britannique condamna le *North* le 25 août 1905 (1). Le juge Martin décida que la saisie était légale, la poursuite ayant été continue.

(1) 11 *British Columbia Law Reports*, 473.

Ce jugement, en outre, fut confirmé par la Cour Suprême du Canada (1), à l'unanimité moins une voix (le dissentiment n'était d'ailleurs pas fondé sur la question de la poursuite). Le capitaine du *North* soutenait qu'une saisie en haute mer ne pouvait être légale que si elle était autorisée par un traité. Les juges répondirent que « La Cour d'Amirauté, quand elle exerce sa juridiction, est obligée de tenir compte du droit international, et en vertu de ce droit, quand un navire commet dans les eaux d'un état étranger une infraction aux lois de cet Etat, soit pour la protection de ses pêcheries ou de ses droits fiscaux ou de ses côtes, le navire peut être immédiatement poursuivi en pleine mer au delà des limites du territoire et y être capturé. »

*
* *

C. — *La jurisprudence égyptienne.*

La jurisprudence égyptienne sur la question de la poursuite consiste dans les décisions rendues à propos de l'affaire du navire *Katina*. Le *Katina*, soupçonné par le garde-côtes l'*Emir Farouk* de se livrer à la contrebande des stupéfiants, fut hélé par celui-ci à l'intérieur de la zone douanière de dix kilomètres (fixée par l'article 2 des règles de douanes égyptiennes). Le *Katina* prit la fuite, mais il fut poursuivi et capturé par l'*Emir Farouk* au delà de ces limites.

Le navire délinquant fut saisi ainsi que les stupéfiants, et le capitaine et l'équipage condamnés à la prison et à des amendes.

Les propriétaires du *Katina*, un Grec et un Anglais, ayant fait appel contre le jugement du Tribunal de commerce mixte

(1) 37 Canada Suprême Court Reports, 385.

du Caire (18 juin 1928), la Cour d'Appel d'Alexandrie confirma, le 16 janvier 1929, la première décision (1).

Les appelants soutenaient, entre autres arguments (2) que la saisie du navire opérée au delà de la zone des dix kilomètres était illégale. La Cour répondit comme suit :

« Considérant que les appelants invoquent l'article 2 des Règles douanières, qui pose que la zone de surveillance s'étend à une distance de dix kilomètres du rivage, pour réclamer que la saisie effectuée hors de cette limite soit annulée ;

« Considérant qu'il résulte des mentions du livre de loch de l'*Emir Farouk*, corroborées par le procès-verbal de saisie, qu'au moment où le *Katina* reçut du *Farouk* le premier signal de stopper et ce sous la menace de tirer sur le *Katina*, les navires étaient en un point situé à 31 deg. 30'2" Lat. N. et 30 deg. 15'25" Long. E ; que la détermination de ce point sur la carte produite lors des débats permet d'établir que le lieu ainsi indiqué se trouve à quatre milles du phare de Rosette et par suite dans les limites de la zone de douanes ; qu'il y a lieu d'appliquer l'article 32 des règles douanières, dont la validité n'est pas contestée dans les arguments, et selon lequel, si un navire ne s'arrête pas après en avoir reçu l'ordre dans la zone des douanes « la poursuite peut être continuée, et le navire suivi et saisi au delà de la limite de dix kilomètres », et c'est exactement ce qui est arrivé.

« Considérant que, dans ces circonstances, il n'y a pas lieu de retenir l'argument des appelants, relatif à l'endroit où la saisie fut effectuée... »

(1) Cf. *Ann. J. Of. Int. Law*, t. 24, p. 175.

(2) Les propriétaires du *Katina*, en alléguant l'absence de preuve de leur complicité avec l'équipage, soulevèrent aussi une question fort intéressante de responsabilité.

* * *

D. — *La Jurisprudence française.*

En 1931 et tout récemment, en 1936, des tribunaux français se sont prononcés sur la question du droit de poursuite. Il est vrai que leurs décisions ont été malheureusement divergentes.

Le Tribunal correctionnel de Bastia rendit, le 18 juin 1931, un jugement admettant la licéité d'une poursuite en haute mer d'un navire étranger coupable d'infractions dans la mer territoriale française (1). L'espèce était la suivante : le chalutier étranger *Buccari* avait été surpris en flagrant délit de pêche au chalut dans les eaux corses. Il contrevenait en outre aux dispositions légales françaises en naviguant dans ces eaux sans être muni des feux réglementaires. A la vue d'un aviso garde-côte français, le navire délinquant s'était enfui et avait réussi à gagner la haute mer, où il fut rattrapé et saisi pour être conduit à Bastia.

Le tribunal correctionnel de cette ville condamna le capitaine étranger à une amende, à la confiscation des engins et des poissons saisis, à la destruction des engins prohibés, et accorda aux syndicats de pêcheurs des dommages-intérêts.

« ... Attendu que le flagrant délit (2) n'est pas niable et que, du moment où le chalutier avait été surpris en flagrant délit dans les eaux territoriales, cette constatation comportait implicitement le droit de poursuivre, sans le perdre de vue, et de se saisir du délinquant alors même que, dans sa fuite, ce dernier aurait franchi lesdites eaux et gagné la haute

(1) *Le droit maritime français*, 1^{er} nov. 1931, p. 442.

(2) Nous étudierons cette nécessité du flagrant délit à la validité d'une poursuite lorsque nous nous occuperons des conditions de licéité du droit de poursuite.

mer ; qu'il ne peut d'ailleurs en être autrement, car dans le cas contraire, les lois dont on requiert aujourd'hui l'application demeurerait pour toujours sans effet s'il était permis aux délinquants de pouvoir y échapper en fuyant... »

Appel contre ce jugement fut interjeté par le capitaine du *Buccari*. Dans un arrêt du 22 septembre 1931 (1), la Cour de Bastia confirma la décision du tribunal en ce qu'elle avait retenu la culpabilité du prévenu. « ... C'est à bon droit, dit-elle, que le droit de visite a été exercé par l'avisogarde-côte en haute mer, s'il avait aperçu le chalutier délinquant dans les eaux territoriales et y avait aussitôt commencé les poursuites ».

Ces décisions judiciaires admettent donc catégoriquement le droit de poursuite. Récemment, cependant (8 février 1936), le Tribunal correctionnel de Dunkerque repoussa l'existence d'un tel droit, même quand la poursuite a commencé dans la mer territoriale (2).

Un bateau de pêche belge l'*Achille* 0.39 fut surpris par une vedette de surveillance française, « mouillé sur son ancre et se livrant à la pêche du sprat » dans les eaux territoriales françaises. Le navire, contrevenant aux dispositions de la loi du 1^{er} mars 1888 complétée par la loi du 30 mars 1928, se vit adresser les sommations d'usage par les agents des douanes. Au lieu d'obtempérer, le bateau belge leva l'ancre et s'enfuit vers la haute mer. Poursuivi par la vedette il y fut rejoint et ramené au port de Dunkerque. Le Tribunal correctionnel de cette ville, par un jugement du 8 février 1936, déclara irrégulière la saisie du navire de l'inculpé, annula la confiscation des engins saisis et des produits de

(1) *Le droit maritime français*, 1^{er} mars 1932, p. 98.

(2) *Revue critique de droit international*, Juillet 1936, pp. 751-755, note de M. Gidel.

pêche et considéra qu'il n'y avait pas lieu d'appliquer l'article 10 de la loi du 1^{er} mars 1888 en ce qui concerne la retenue et la vente du bâtiment. Il condamna cependant à une amende le patron du bateau, le déclarant convaincu du délit de pêche révélé dans l'assignation.

Les juges n'ont pas pensé qu'un navire étranger puisse être saisi en haute mer après poursuite (1). Ils déclarent dénier toute valeur à l'Acte final voté le 12 avril 1930 à la Conférence de Codification de La Haye, sur lequel en particulier s'appuyait le ministère public afin de prouver la validité de la poursuite. Ces résolutions de La Haye, non ratifiées par les Etats, ne constituent, il est vrai, qu'un simple projet ; mais, en outre, le tribunal considère : « que si l'on peut y voir la consécration d'un principe en usage, il est aussi possible d'en déduire l'inexistence de ce même principe, puisqu'une convention internationale serait nécessaire pour en déterminer l'application. » Ce dernier raisonnement nous paraît bien spécieux.

(1) Citons du jugement du Tribunal de Dunkerque, les attendus suivants qui nous intéressent particulièrement :

« ... Attendu, qu'il s'agit donc de savoir si une poursuite ainsi commencée donne un droit de capture sur les navires délinquants et en conséquence sur les engins dont la confiscation est demandée, quoique celui-ci, battant pavillon belge, ait pu gagner la haute mer ;

« ... Attendu, qu'à l'appui d'une solution affirmative sur ce point, le ministère public soutient que la possibilité de continuer en haute mer la poursuite d'un navire étranger commettant une infraction dans les eaux territoriales, est de principe en droit international public, ainsi que l'a consacré un arrêt de la Cour d'Appel de Bastia du 22 septembre 1931 et qu'en outre il fait état de l'Acte final de la Conférence pour la Codification du droit international qui a été signé à La Haye par les représentants de la France et de la Belgique, le 12 avril 1930 ;

« ... Attendu, que l'inculpé dénie toute valeur à cet acte non ratifié par les Etats représentés et qui ne serait qu'un simple projet ; qu'il affirme que la Belgique n'est liée que par la Convention de La Haye en date du 6 mai 1882, pour régler la police de la pêche dans la Mer du Nord, et que cet accord ratifié par la France et la Belgique ne permet pas aux vedettes des Douanes de poursuivre et de saisir des navires étrangers dans les conditions de l'espèce actuelle ;

« ... Attendu, que l'Acte final du 12 avril 1930 n'est qu'un projet non encore

Le simple défaut de ratification par les Etats de l'Acte final de La Haye ne peut être raisonnablement considéré comme abolissant le principe du droit de poursuite depuis longtemps en usage et admis par la grande majorité de la doctrine. Et, nous ne pouvons évidemment non plus tenir l'abstention des Puissances pour un changement de dispositions de leur part à l'égard de cette institution.

Un autre argument du Tribunal de Dunkerque est celui-ci : « ... la Belgique n'est liée que par la Convention internationale de La Haye en date du 6 mai 1882, pour régler la police de la pêche dans la Mer du Nord, et cet accord, ratifié par la France et la Belgique, ne permet pas aux vedettes des Douanes de poursuivre et de saisir des navires étrangers dans les conditions de l'espèce actuelle ». Mais ce traité de 1882 ne contient aucune disposition contraire au droit de

ratifié par les Etats représentés à la Conférence qui en a amené la rédaction ; que si l'on peut y voir la consécration d'un principe en usage, il est aussi possible d'en déduire l'inexistence de ce même principe, puisqu'une convention internationale serait nécessaire pour en déterminer l'application ;

« ... Attendu, que l'existence d'un droit de poursuite aboutissant à une capture en haute mer, lorsqu'un navire a été pris en chasse dans la mer territoriale du navire poursuivant, n'est démontrée par la preuve d'aucun fait précis, la simple affirmation de ces principes dans une décision de jurisprudence ne pouvant à cet égard entraîner la conviction du Tribunal, qu'il en est de même de la législation douanière, en l'espèce, sur le droit international public ;

« ... Attendu, au contraire, que la convention du 6 mai 1882 démontre qu'en cette matière, la règle est la liberté absolue de la haute mer, et que les pouvoirs de police des bâtiments d'une nation sur les navires de pêche étrangers sont strictement limités ; qu'en effet ce traité, bien que relatif à la police de la pêche en haute mer comporte des restrictions nombreuses à la surveillance et au droit de visite exercés par des bâtiments croiseurs de la Marine Militaire des Etats contractants ; qu'il en ressort que chaque Nation entend conserver le privilège de son pavillon pour ses navires nationaux ;

« ... Attendu qu'en présence de cette convention, l'extension d'un droit de poursuite en haute mer risquerait d'amener des complications par la confusion qui pourrait s'établir entre les droits du navire poursuivant et ceux des bâtiments croiseurs habilités par le traité pour la surveillance de la pêche en haute mer ; qu'une pareille exception au principe de la liberté de la mer et du privilège du pavillon ne pourrait être admise par le Tribunal qu'en présence d'éléments qui font défaut en l'espèce ;

.....

poursuite, et le droit commun doit s'appliquer en l'absence de règles spéciales.

Le jugement rendu dans l'affaire de l'*Achille* 0.39 est donc extrêmement malheureux.

Dans la note où il critique la décision de Dunkerque (*Revue Critique de Droit International*, Juillet 1936, pp. 753-755), M. Gidel écrit : « Il est à souhaiter que le Ministère Public, dont les conclusions n'ont pas été suivies par le Tribunal, ait dirigé contre cette décision un appel dans l'intérêt de la loi.

Il serait profondément regrettable que la solution donnée par le Tribunal de Dunkerque à la question de la poursuite, puisse exercer une influence sur les décisions ultérieures juridictionnelles françaises ».

*
* *

E. — *Jurisprudence islandaise.*

Le droit de poursuite est admis par les Tribunaux islandais. Il n'est pour s'en convaincre que d'examiner rapidement les décisions qu'ils ont rendues à propos de l'affaire du chalutier français *La Provence*. Nous réservons pour plus tard la question de savoir si, en l'espèce, il y a eu réellement poursuite au sens juridique du mot ; pour l'instant, une seule constatation doit être faite : selon les juges islandais, le principe de la poursuite fait partie des règles du droit international public.

Le chalutier *La Provence*, appartenant à la Société havraise de pêche, fût, en haute mer, arrêté par le bateau de surveillance islandais l'*Odinn*, qui le soupçonnait d'avoir pêché dans les eaux territoriales islandaises.

Le capitaine du chalutier reçut du navire islandais l'ordre

de le suivre aux îles Westmann pour comparaître devant le Tribunal correctionnel. Le Bailli des îles Westmann admit la légalité de l'arrestation, bien que celle-ci ait eu lieu en dehors des eaux territoriales, et, sur de simples présomptions, condamna le capitaine à une très forte amende et prononça la saisie de la pêche, du gréement et des filets (21 avril 1928).

Appel contre ce jugement fut interjeté par la Société havraise de pêche. Par un arrêt du 10 octobre 1929, la Cour Suprême d'Islande annula, au profit de l'armateur français, la décision du Tribunal correctionnel, ordonna la mainlevée de la saisie des appareils de pêche et du produit de la pêche, et condamna le Trésor public islandais à payer les frais du procès, y compris les honoraires des avocats (1).

Mais cet arrêt ne met pas en question le droit de poursuite, quant à son principe. La Cour, en acquittant le capitaine du chalutier n'a fait qu'appliquer l'adage « *in dubio pro reo* » ; selon les juges, en effet, il n'était pas possible de savoir exactement si le bateau de pêche français chalutait à l'intérieur ou à l'extérieur des limites des eaux territoriales : A 19 h. 20, expose l'arrêt de la Cour Suprême, suivant le rapport du Commandant du navire de surveillance, la position du navire de l'accusé devait être seulement de 0 mille 25 à l'intérieur de la limite des eaux territoriales quand il s'est éloigné de la terre, mais, la différence est si faible que le Tribunal ne peut estimer de quelle dis-

(1) A la suite du jugement du Bailli des Iles Westmann, le Comité des armateurs de France était intervenu auprès du Ministère des Affaires Etrangères pour lui demander de suivre la question par la voie diplomatique, et d'obtenir ainsi, s'il était possible, du Gouvernement danois, la révision de la procédure et l'annulation de la peine. Le Gouvernement danois admit la légalité de l'arrestation du chalutier *La Provence*, et le bien-fondé du jugement du Tribunal Correctionnel des Iles Westmann.

tance de la côte le bateau se trouvait en réalité quand il faisait route parallèlement à elle... »

A la suite de cet acquittement qui établit le caractère injustifié de la saisie du navire, la Société havraise de pêche intenta logiquement contre le Trésor islandais une action en dommages-intérêts pour obtenir réparation du préjudice que lui avait causé la saisie du navire, des engins de pêche et du produit de la pêche. La Cour de Reykjavik, le 4 juin 1932, a débouté de leur demande les armateurs français, statuant que chacune des parties paierait ses propres frais. L'appel contre ce jugement qui avait été porté devant la Cour Suprême d'Islande n'a pas abouti. Le 20 novembre 1936, la Cour Suprême a confirmé la sentence du tribunal inférieur décrétant seulement que les frais du procès aux deux degrés de l'instance seraient annulés.

Ces décisions sont certes tout à fait critiquables (1) et nous nous expliquerons en particulier à ce sujet lorsque nous étudierons la responsabilité de l'Etat riverain en cas d'exercice incorrect du droit de poursuite. Mais il n'en est pas moins vrai que les tribunaux islandais proclament l'existence de cette exception à la règle qu'en haute mer un Etat

(1) Selon la Cour de Reykjavik, la saisie du chalutier *La Provence* par le navire de surveillance islandais se serait effectuée dans les conditions conformes au droit international. Sans entrer dans les détails de réglementation qui constituent « une poursuite » au sens juridique du terme, il nous suffit de constater maintenant qu'en l'espèce la poursuite a été commencée sur un simple soupçon, et que ce commencement de poursuite n'a été matérialisé par aucun acte précis, susceptible de ne laisser nul doute dans l'esprit du capitaine français sur l'intention du navire de surveillance.

Un autre argument de la Cour est celui-ci : le jugement de la Cour Suprême du 10 octobre 1929 n'ayant prononcé l'acquittement du capitaine du chalutier que sur le principe « in dubio pro reo », le droit du défendeur à des dommages-intérêts ne saurait être justifié par cet acquittement ou les conclusions sur lesquelles il est basé. Un jugement au bénéfice du doute a les mêmes effets qu'un jugement d'acquittement pur et simple, et il est de droit commun dans toutes les nations que le juge civil ne peut méconnaître ce qui a été décidé par le juge pénal.

ne peut faire d'actes d'autorité qu'à l'égard des navires battant son propre pavillon ; toutefois, ils donnent à la poursuite un sens large, qui n'a plus rien de juridique. L'arrêt du 4 juin 1932 est formel quant au principe du droit de poursuite, lorsqu'il énonce, pour en démontrer la fausseté, le raisonnement suivant qu'il prête, à tort ou à raison à la Société havraise de pêche : « la police des eaux territoriales ne devrait jamais arrêter un chalutier pris sur le fait de pêche illégale à moins que l'arrêt n'ait lieu en dedans de la mer territoriale. En conséquence, la saisie du chalutier avec ses engins à l'eau, s'il en est par la suite acquitté par la Cour, est toujours un acte illégal et comportant des dommages-intérêts ».

Les décisions jurisprudentielles des différents Etats, nous venons de le voir, sont dans leur grande majorité favorables à l'existence du droit de poursuite. Les arbitres internationaux qui ont eu à trancher la question n'ont pas, en général, il faut le reconnaître, montré les mêmes dispositions.

*
* *

II. — ARBITRAGES INTERNATIONAUX.

La pratique de la poursuite, atteinte au principe de la liberté de la haute mer, devait être évidemment une occasion de frictions entre Etats ; on eut parfois recours à des arbitrages, et ce système fut employé dans l'affaire de l'*Itata* et récemment dans celle de l'*T'm alone* ; en 1902, les Etats-Unis et la Russie remettaient de même au jurisconsulte néerlandais Asser le soin de trancher la question.

* * ?
* *

A. — *L'Affaire de l'Itata.*

La doctrine américaine cite souvent à propos de la poursuite le cas de l'*Itata* (1). Cette affaire donna lieu entre les Etats-Unis et le Chili à des difficultés qui furent réglées par une commission mixte d'arbitrage réunie en vertu de la convention du 7 août 1892.

Voici rapidement les faits : l'*Itata* était un transport armé qui avait été chargé par les insurgés chiliens en 1891 d'aller chercher aux Etats-Unis des armes et des munitions. Mais ce navire fut saisi à San Diego (Californie) et accusé d'avoir violé les lois de neutralité américaines. Alors qu'il se trouvait sous la garde de la personne à qui il avait été confié par le Prévôt (Marshal) des Etats-Unis, l'*Itata* alluma ses feux et prit le départ. La personne désignée par le Prévôt fut mise à terre, et le navire reçut une cargaison de munitions en un autre endroit de la côte. L'*Itata* se fit alors escorter par le croiseur chilien *Esmeralda* qui était au service des insurgés. Lorsqu'on reçut la nouvelle de la fuite de l'*Itata*, des ordres furent donnés aux navires de guerre *Charleston* et *Omaha* de partir à sa poursuite, et s'ils le trouvaient en mer de le saisir et de l'amener dans un port. L'*Itata* arriva, cependant, à Iquique sans avoir été arrêté.. Le navire et la cargaison y furent remis par les autorités du parti du Congrès au contre amiral Mc Cann, qui commandait les forces navales des Etats-Unis dans les eaux chiliennes.

La Société propriétaire du navire réclama des dommages-intérêts à la Commission d'arbitrage, se plaignant de ce que l'*Itata* : « ait été poursuivi par les autorités navales des

(1) Moore's int. arb. 3067. — Moore's Digest 985-986.

Etats-Unis en haute mer jusque dans les eaux chiliennes, et sous la contrainte d'un déploiement de forces supérieures, ramené par la violence ».

La commission, admettant la vérité de ces allégations, posa la question de savoir « si de tels actes accomplis par les Etats-Unis étaient permis par le droit international » ; et elle donna la réponse suivante : « Après examen de nombreuses autorités de droit international et de beaucoup de décisions de tribunaux, nous sommes d'avis que les Etats-Unis ont commis des actes pour lesquels ils sont redevables de dommages-intérêts et doivent être tenus de répondre ». La commission citait la déclaration du juge Story :

« ... Il serait monstrueux de supposer que nos officiers des douanes soient autorisés à entrer dans des ports et des territoires étrangers, dans le but de saisir des navires qui auraient commis des infractions à nos lois. Il ne peut être présumé que le Congrès justifierait volontairement une aussi claire violation du droit international ».

La sentence des commissaires dans l'affaire de l'*Itata* pourrait à elle seule faire croire qu'ils condamnèrent uniquement une poursuite conclue dans des eaux étrangères à l'Etat du navire poursuivant (1). Cette décision serait fort sage et tout à fait conforme aux préceptes du droit international :

« Le droit de poursuite, énonce l'art. 11 de La Haye (1930), cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de son pays ou d'une tierce Puissance. »

Malheureusement, la Commission cita les opinions de deux autorités formellement hostiles au droit de poursuite :

(1) Telle est l'opinion, erronée selon nous, de M. Dennis, dans l'*American Journal of international law*, 1929, p. 351.

M. David Dudley Field, disait-elle, écrit ces lignes, dans son Code international (page 626) :

« Un membre d'un bateau étranger qui commet une infraction à la loi pénale d'une nation à l'intérieur de son territoire, ne peut être poursuivi au delà de ce territoire en aucune partie de la haute mer. » Et à l'appui de cette opinion, suivait celle que le juge Marshall émit dans le même sens à propos de l'affaire *Rose v. Himley* (4 cranch, 239 (21 ED. 608).

Dans le cas de l'*Itata*, d'ailleurs, il ne nous paraît pas y avoir eu exactement poursuite au sens juridique du mot.

Les règles concernant le commencement d'une poursuite ainsi entendue n'ont pu être appliquées en l'espèce : lorsque la chasse commença, les navires de guerre américains n'avaient évidemment donné aucun ordre de stopper à l'*Itata* alors que ce dernier se trouvait encore dans la mer territoriale, puisqu'ils ne le rattrappèrent que dans les eaux chiliennes.

*
* *

B. — *Les arbitrages d'Asser en 1902.*

En 1902, une autre sentence d'arbitrage était défavorable au droit de poursuite : nous avons déjà relaté brièvement l'opinion d'Asser, à propos des affaires des navires *James Hamilton Lewis*, *C. H. White*, *Cape Horn Pigeon* et *Kate and Anna* (1). Ces navires phoquiens américains avaient été capturés en 1891 par des croiseurs russes en dehors des eaux territoriales russes. Ils étaient accusés de chasse illégale à l'intérieur de la limite des 3 milles. Le gouvernement de la Russie soutenait que la poursuite en haute mer des

(1) Moore's Digest 928-929.

bâtiments étrangers délinquants était justifiée. L'arbitre Asser lui donna tort : « Le système de la partie défenderesse, selon lequel, déclara le juriste hollandais, il est permis à un navire de guerre de poursuivre au delà des eaux territoriales un navire dont l'équipage s'est rendu coupable d'un acte illégal dans les eaux territoriales ou sur le territoire de cet Etat, ne peut être reconnu comme conforme au droit international parce que la juridiction d'un Etat ne s'étend pas au delà des limites de la mer territoriale, à moins qu'une exception n'ait été faite à cette règle par convention expresse. »

Il nous faut remarquer que le gouvernement des Etats-Unis, au contraire, ne contestait nullement le droit de poursuite : il déclarait seulement qu'en fait les navires américains ne s'étaient pas livrés à la chasse aux phoques dans les eaux territoriales russes.

*
* *

C. — *L'arbitrage de l'I'm alone.*

Le cas de l'*I'm alone* soulève un grand nombre de questions que nous rencontrerons plus tard à propos de l'exercice de la poursuite.

Bornons-nous pour le moment à nous demander si la décision qui régla cette affaire a tranché la question de l'existence de ce droit.

Le navire canadien *I'm alone* qui se livrait à la contrebande de boissons spiritueuses au détriment des Etats-Unis, fut aperçu le 20 mars 1929 par le garde-côte américain *Wolcott*, à une distance du rivage d'environ dix milles 1/2. Le *Wolcott* ordonna à l'*I'm alone* de mettre en panne afin de l'accoster et de le visiter, mais cet ordre resta sans réponse. Alors le *Wolcott* tira un coup de canon d'avertissement sur

les avants de l'*I'm alone* et renouvela son commandement de stopper. Comme ce navire ne se soumettait pas, le *Wolcott* mitraillea les voiles et le gréement du fuyard qui n'en continua pas moins sa course. Le canon du *Wolcott* s'étant enrayé, celui-ci prit en chasse l'*I'm alone* jusqu'en haute mer tout en informant de l'incident l'officier commandant la base de garde-côtes à Pascagoula (Mississippi), et ce dernier envoya à la rescousse deux navires : le *Dexter* et le *Dallas*.

Le *Wolcott* continua la poursuite de l'*I'm alone* et, selon les déclarations américaines, ne le perdit jamais de vue. Le lendemain, le *Dexter* rattrapa le *Wolcott* qui suivait de près l'*I'm alone*. Le commandant du *Dexter* menaça l'*I'm alone* de le couler s'il ne s'arrêtait pas, mais ce fut en vain ; un garde-côte, aurait répliqué le contrebandier, n'a aucunement le droit d'exercer en haute mer des actes d'autorité à l'encontre de bâtiments étrangers. Alors le *Dexter* tira une douzaine de coups de canon sur le gréement, puis sur la coque de l'*I'm alone*. Ce dernier coula et un membre de l'équipage fut noyé.

Cette affaire donna lieu à un échange de notes diplomatiques fort intéressantes entre les gouvernements américain et canadien.

Le Canada réclamait pour ses nationaux des dommages-intérêts. Il n'y avait, prétendait-il, dans le cas de l'*I'm alone* aucun droit possible de poursuite, soit d'après les termes de la Convention anglo-américaine du 23 janvier 1924, soit d'après les règles du droit international ; de plus, l'*I'm alone* se serait toujours trouvé à une distance de la côte supérieure à celle qu'il pouvait parcourir en une heure, c'est-à-dire en dehors de la zone de surveillance douanière ainsi fixée par le traité de 1924 ; de toute façon, ajoutait le gouvernement canadien, le fait par le *Dexter* de couler l'*I'm alone*

constituait une violence excessive et déraisonnable dans l'exercice des droits conférés par l'article 2 de la Convention.

Finalement, une commission mixte d'arbitrage fut réunie en vertu de l'art. 4 de cette Convention. Le Canada avait désigné Sir Lyman Poore Duff, et les Etats-Unis l'honorable Willis Van Devanter.

Trois questions préliminaires avaient été posées aux arbitres. La première était relative à la question de la propriété de l'*I'm alone* et ne nous intéresse pas.

La seconde question s'énonçait ainsi : en admettant que l'*I'm alone*, au moment où le *Wolcott* lui ordonna de stopper fût à l'intérieur de la zone fixée par la distance que le navire peut parcourir en une heure, la poursuite a-t-elle pu être commencée valablement dans cette zone ?

Enfin la troisième question était la suivante :

Supposons que l'Etat américain au moment où le *Dexter* se joignit au *Wolcott* pour prendre en chasse l'*I'm alone* disposât en l'espèce du droit de poursuite et de ceux qui lui ont été conférés par l'art. 2 de la Convention (1) : le problème est de savoir si, dans ces circonstances, le fait par le *Dexter* de couler l'*I'm alone* était légal.

La Commission mixte rendit la sentence finale le 5 janvier 1935.

Elle commença par rappeler les réponses qu'elle avait données dans une décision précédente.

Sur la deuxième question les arbitres ne s'étaient pas prononcés.

(1) Art. 2 de la Convention Anglo-américaine du 23 janvier 1924 : Paragraphe 2 : « If there is reasonable cause for belief that the vessel has committed or is committing or attempting to commit an offence against the Laws of the United States, its territories or possessions prohibiting the importation of alcoholic beverages, the vessel may be seized and taken into a port of the United States, its territories or possessions for adjudication in accordance with such laws. »

La troisième avait été résolue de la façon suivante :

En admettant, comme le fait cette question, que les Etats-Unis avaient en l'occurrence le droit de poursuite, « ils pouvaient, conformément à la Convention, user d'une force nécessaire et raisonnable dans le but d'aborder, de visiter, de saisir, et de ramener au port le navire soupçonné ; et s'il était arrivé que ce navire fut coulé accidentellement, simple résultat de l'exercice d'une violence nécessaire et raisonnable pour effectuer les opérations mentionnées, le navire poursuivant pouvait être absolument sans reproche. »

Mais les commissaires pensent que, dans les circonstances établies au paragraphe 8 de la réponse, le fait de couler le navire soupçonné d'une façon qui, de l'aveu de tous, fût intentionnel, n'était justifié par rien dans la Convention ».

Et dans leur sentence finale les arbitres déclaraient en outre que cela n'était autorisé par aucun principe du droit international ; ils considéraient que les Etats-Unis devait reconnaître cette illégalité et s'en excuser auprès du gouvernement canadien.

Les Etats-Unis furent condamnés à réparer de façon importante le tort causé au Canada, et à payer des dommages-intérêts à l'équipage et au capitaine du navire coulé (1).

L'arbitrage de l'*I'm alone* ne résout donc pas la question de savoir si la poursuite peut être commencée, non pas dans les eaux territoriales, mais dans la zone fixée par la Convention de 1924 (2). Quel sens faut-il donner à cette abstention des Commissaires ? Il semble bien que l'on ne doive

(1) Remarquons qu'aucune réparation ne fut accordée pour la perte du bâtiment et de la cargaison : les arbitres se basaient sur ce motif que navire et marchandises étaient en fait sous la propriété et le contrôle de citoyens américains qui employèrent le navire dans les fins qui ont été mentionnées (c'est-à-dire la contrebande des boissons spiritueuses).

(2) Nous traiterons dans notre deuxième partie du problème fort important du commencement de la poursuite dans les eaux contiguës.

y voir que l'expression de leur désaccord sur le problème. Les arbitres ont supposé la deuxième question résolue affirmativement, afin de pouvoir trancher la troisième sur la solution de laquelle ils s'entendaient facilement (légalité de la destruction du navire).

Aucun doute, selon la Commission, sur la faute commise par les Etats-Unis, en coulant intentionnellement l'*Im alone* ; le garde-côte avait usé d'une violence qu'on ne pouvait considérer comme « nécessaire et raisonnable » ; la responsabilité américaine était par le fait engagée. Il était donc inutile de savoir si la poursuite avait été ou non valablement commencée dans les eaux contiguës (1).

Remarquons bien que le principe d'une poursuite commencée dans les eaux territoriales n'a jamais été contesté, ni par les arbitres dans leur sentence du 5 janvier 1935, ni par le gouvernement canadien au cours de la correspondance diplomatique qu'il eut avec les Etats-Unis.

En effet, depuis la Conférence de Codification du droit international, qui s'est tenue à La Haye en 1930, il ne paraît plus guère possible de ne pas admettre la licéité d'une telle poursuite.

SECTION IV. -- LE DROIT DE POURSUITE ET LA CONFÉRENCE DE CODIFICATION DE LA HAYE DE 1930.

La première Conférence de Codification de La Haye (1930) a traité de la poursuite à propos des règles relatives à la mer territoriale. Observons bien cependant que si le plus souvent en pratique ce droit est exercé pour réprimer une infraction commise dans les eaux territoriales, la poursuite

(1) Cf. G.-G. Fitzmaurice, *The Br. Year Book of int. law*, 1930, p. 88. Dans le sens contraire, voir Garner, *ibid.*, 1935, p. 175.

peut aussi commencer dans les eaux intérieures et, à notre avis tout au moins, dans la zone contiguë.

Cette remarque, d'ailleurs, fut faite lors des débats de la deuxième Commission de la Conférence.

Mais, il faut nous demander tout d'abord comment a été préparée l'œuvre de cette Conférence au sujet du droit de poursuite.

I. — *Les travaux préparatoires.*

L'avant-projet de Convention, établi par le Comité d'experts, dont le rapporteur était M. le Professeur Schücking portait un article 10, al. 2 ainsi conçu :

« L'Etat riverain a le droit de continuer sur la haute mer la poursuite commencée dans la mer territoriale, d'arrêter et de juger un navire qui aurait commis une infraction dans la limite de ses eaux. En cas de capture sur la haute mer le fait sera notifié sans délai à l'Etat dont le navire porte le pavillon. La poursuite est interrompue dès que le navire entre dans la mer territoriale de son pays ou d'une tierce Puissance. Le droit de poursuite cesse dès que le navire sera entré dans un port de son pays ou d'une tierce Puissance ».

Le Comité préparatoire adressa aux gouvernements une demande d'informations dont le point XIV posait les questions suivantes :

« Continuation en haute mer d'une poursuite commencée dans les eaux territoriales.

La continuation de cette poursuite est-elle licite ? Dans le cas de l'affirmative, à quelles conditions ou restrictions est-elle soumise (Zone contiguë des (*sic*) eaux territoriales, entrée dans les eaux territoriales d'un autre pays, etc. ? ») (1).

(1) *Bases*, t. II, p. 92 suiv.

Les Réponses des Gouvernements, à l'unanimité, moins une, admirent le principe du droit de poursuite. Il n'y eut divergence que sur les conséquences de l'entrée du navire poursuivi dans les eaux territoriales d'un autre pays.

La seule exception était la réponse roumaine .

« La continuation dans la haute mer de la poursuite d'un navire de commerce étranger commencée dans les eaux territoriales doit être considérée comme illicite.

Poursuivre au delà des eaux territoriales, ce serait exercer la souveraineté au delà des limites reconnues ».

Remarquons d'ailleurs qu'à la Conférence de La Haye la Roumanie s'est rangée à l'avis des autres Puissances.

La réponse de la Suède fait toutes réserves, non pas, semble-t-il, sur l'existence du droit de poursuite, mais sur la possibilité d'en organiser la réglementation :

« Le gouvernement suédois doute que le droit international actuellement en vigueur fournisse des règles généralement admises sur le droit de poursuite ».

Et le gouvernement suédois note que le droit de poursuite est stipulé dans la Convention d'Helsingfors du 19 août 1925.

Devant cette manifestation unanime des Etats, le Comité préparatoire soumit dans les termes suivants à la Conférence de Codification la base de discussion N° 26 :

« La poursuite d'un navire étranger, régulièrement commencée par l'Etat riverain dans ses eaux territoriales pour infraction à ses lois et règlements, peut être continuée en haute mer et l'Etat riverain a la faculté d'arrêter et de juger le navire ainsi poursuivi, à condition que cette poursuite n'ait pas été interrompue. Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans les eaux territoriales de son pays ou d'une tierce Puissance. En cas de capture en

haute mer ainsi effectuée, le fait sera notifié sans délai à l'Etat dont le navire porte le pavillon ».

II. — *L'œuvre de la Conférence au sujet de la poursuite.*

La question de principe ne souleva pas de difficulté lors de la Conférence qui se réunit à la Haye le 13 mars 1930. La deuxième commission qui avait été chargée de l'étude des bases établies par le Comité préparatoire concernant les eaux territoriales, institua deux sous-commissions. La première devait s'occuper des eaux territoriales (Base N^{os} 1 et 2) et des navires étrangers dans ces eaux (Bases N^{os} 19 à 25), ainsi que du droit de poursuite (Base N^o 26).

On avait trouvé, en effet, que la base de discussion N^o 26 manquait de précision, et c'est pourquoi l'étude en fut renvoyée à la première Sous-Commission. Le délégué danois, M. Lorck (1) proposa en particulier d'insérer au premier paragraphe de la base, après les mots « l'Etat riverain », les mots : « pendant que le navire étranger se trouvait... », stipulant par là que le navire d'inspection ne doit pas nécessairement se trouver au commencement de la poursuite dans les limites des eaux territoriales. Sir Maurice Gwyer (Grande-Bretagne) et M. Røestad (Norvège) demandèrent qu'on spécifiât que la poursuite pût être commencée évidemment dans les eaux intérieures.

Le projet de rapport porta un article 11 ainsi conçu :

« La poursuite d'un navire étranger pour infractions aux lois et règlements de l'Etat riverain, commencée alors que le navire étranger se trouve dans les eaux intérieures, ou dans la mer territoriale, peut être continuée hors de la mer territoriale, à condition que la poursuite n'ait pas été in-

(1) S. D. N. *Actes de la Conf. pour Cod.*, vol. III, pp. 99-100, 1, 2.

terrompue. Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de son pays ou d'une tierce Puissance. La poursuite ne peut être considérée comme commencée que si le navire poursuivant a ordonné au navire poursuivi de stopper, avant que celui-ci soit sorti des limites de la mer territoriale. L'ordre de stopper doit être donné à une distance telle qu'il puisse être vu ou entendu du navire.

En cas de capture en haute mer, le fait sera notifié sans délai à l'Etat dont le navire capturé porte le pavillon » (1).

Au moment de l'examen du projet de rapport par la Commission, certains amendements à l'article 2 furent proposés (2). M. Lorck (Danemark), remarqua que la poursuite commence, non pas au moment où le navire poursuivant, par des relèvements ou tout autre moyen, s'est assuré que le navire étranger se trouve dans les eaux territoriales. Le délégué finlandais, M. Erich, demanda que l'on tint compte, si la question des eaux contiguës était plus tard résolue, de la possibilité de commencer la poursuite à partir de cette zone. M. Gidel (France) s'associa à la proposition de M. Erich contre laquelle, au contraire, s'élevèrent les délégués britannique, letton et canadien.

Ainsi fut établi, par ces modifications successives, le texte qui règle actuellement le droit de poursuite : dans l'Acte final de la Conférence, cette institution fait l'objet de l'article 11 de l'Annexe à la Résolution relative à la mer territoriale.

« La poursuite d'un navire étranger pour infractions aux lois et règlements de l'Etat riverain, commencée alors que le navire étranger se trouve dans ses eaux intérieures ou

(1) S. D. N. *Actes Conf. Cod.*, vol. III, p. 205.

(2) *Ibid.*, pp. 169, 170, 171.

dans la mer territoriale peut être continuée hors de la mer territoriale à condition que la poursuite n'ait pas été interrompue. Le droit de poursuite cesse, dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de son pays ou d'une tierce Puissance.

La poursuite ne peut être considérée comme commencée, que si le navire poursuivant s'est assuré par des relèvements, des mesures d'angle ou d'autre façon, que le navire poursuivi ou l'une de ses embarcations se trouve dans les limites de la mer territoriale et qu'il a commencé la poursuite en donnant le signal de stopper.

« En cas de capture en haute mer, le fait sera notifié sans délai à l'Etat dont le navire capturé porte le pavillon ».

Comme le remarque M. Gidel (1), on peut se demander pourquoi l'article 11 a été placé sous la rubrique : « Droit de passage » ; les navires, en effet, qui séjournent dans les ports ou dans les eaux territoriales d'un Etat et y commettent une infraction, peuvent tout aussi bien être poursuivis que les navires qui y sont de passage.

(1) G. Gidel, *Le droit int. public de la mer*, t. 3, p. 342.

M. Gidel montre en outre l'influence qu'a exercée la conception de la poursuite sur la rédaction des articles 8 et 9 de La Haye (1930).

« La notion de la poursuite a fait attribuer aux navires en passage venant des eaux intérieures pour gagner le large un statut défavorisé par rapport aux navires se trouvant en « passage latéral » ou en passage d'entrée.

« Le navire en passage « de sortie » venant des eaux intérieures a été suivi. — et on peut bien dire dans toute la vérité du terme « poursuivi » — dans la mer territoriale par le régime de la soumission totale à la souveraineté de l'Etat riverain qui caractérise le statut juridique du navire dans les eaux intérieures, alors que, à ne considérer que l'espace maritime où il se trouvait, et en laissant de côté sa provenance, il eût dû être exempté de cette souveraineté dans la mesure où le sont les navires en passage dans la mer territoriale. La poursuite se caractérise quant à sa conception juridique comme un chevauchement du régime juridique d'une zone maritime sur le régime juridique de la zone qui y fait suite dans la direction du large ; dans les articles 8 et 9, le navire en passage de sortie demeurerait dans la mer territoriale soumis au régime des eaux intérieures d'où il venait : dans l'hypothèse type de la poursuite qui est celle du navire ayant commis une infraction dans la mer territoriale, le navire délinquant, même s'il a réussi à gagner la haute mer demeure soumis à la même action coercitive qu'il subirait s'il continuait à se trouver dans la mer territoriale. »

L'Acte final de La Haye n'a pas été ratifié ; les règles concernant la poursuite n'ont fait, comme les autres, que l'objet de vœux et de recommandations. Néanmoins, l'accord des délégués de cinquante puissances est, selon nous, une étape décisive dans l'évolution du droit de poursuite.

La pratique des Etats, aidée et précisée par la doctrine, ne laisse plus de doute sur l'existence d'un droit au sens propre du mot.

Mais la poursuite, il ne faut pas l'oublier, est une atteinte au principe selon lequel un Etat ne peut exercer en haute mer d'actes d'autorité qu'à l'égard de navires battant son propre pavillon ; c'est une institution exceptionnelle, qui peut, en conséquence, engendrer des abus. Il convient donc de la réglementer sévèrement.

DEUXIÈME PARTIE

Les Conditions de Validité de la Poursuite

Devant la nécessité de limiter soigneusement le champ d'application du droit de poursuite, les délégués des gouvernements à la Conférence de Codification de La Haye en 1930 ont établi certaines règles qui, nous l'avons vu, forment l'Article 11 de l'Annexe à l'Acte final. Cet article constitue donc, à l'heure actuelle, la base de la réglementation de la poursuite. Pour qu'une poursuite soit valide, certaines conditions doivent être remplies : elles ont trait à la fois au commencement de la poursuite, à son exercice, et à sa conclusion. Enfin, il est nécessaire d'envisager la possibilité de sanctions lorsqu'une poursuite a été opérée illégalement.

CHAPITRE PREMIER

Le commencement de la poursuite.

Pour être valable, le commencement d'une poursuite doit être basé sur des motifs bien déterminés, avoir lieu dans certains espaces maritimes, et être concrétisé par des actes non douteux.

SECTION I. — LES MOTIFS D'UNE POURSUITE.

Un Etat peut poursuivre un navire étranger, autre qu'un bâtiment de la marine de guerre, qui a commis une infraction aux lois et aux règlements de cet Etat dans les eaux soumises à la puissance publique de celui-ci.

Mais le délinquant doit-il être surpris en flagrant délit ?

« Les instructions pour le service à bord » de la marine allemande du 9 octobre 1925 disposent expressément : « Les embarcations étrangères ne peuvent être poursuivies que si elles ont été surprises en flagrant délit... »

Mais cette expression doit être entendue dans un sens large, celui que lui donne, par exemple, le Code français d'Instruction criminelle :

« Art. 41. — Le délit qui se commet actuellement ou qui vient de se commettre est un flagrant délit.

« Seront aussi réputés flagrant délit le cas où le prévenu est poursuivi par la clameur publique, et celui où le prévenu est trouvé saisi d'effets, armes, instruments ou papiers faisant présumer qu'il est auteur ou complice, pourvu que ce soit dans un temps voisin du délit ».

Cette conception large du flagrant délit a reçu spécialement son application dans le cas, déjà rencontré, du navire américain *North*. Lorsque ce dernier fut arrêté au delà de la limite des eaux territoriales par l'avis canadien *Kestrel*, les officiers du garde-côte constatèrent que le pont du *North* était jonché de poissons tout frais pris ; cela ne laissait aucun doute sur le délit de pêche. Le *North* fut donc condamné par la Cour d'Amirauté de la Colombie britannique, le 25 août 1905, et ce jugement fut confirmé par la Cour Suprême du Canada.

Tout semblable est le cas du chalutier *Buccari* qui fut jugé par le Tribunal correctionnel de Bastia le 18 juin 1931. A la vue du garde-pêche français, le *Buccari* avait relevé son chalut et s'était enfui vers le large ; rattrapé en haute mer, il ne put empêcher les hommes du navire de surveillance qui allèrent à son bord de « constater, dit le jugement, que le chalut était encore humide, et que, dans les corbeilles et même sur le pont, il y avait du poisson frétilant et plein de vie ». De même, la Cour d'Appel de Bastia appliqua la notion de flagrant délit pour confirmer le 22 septembre 1931 la décision du Tribunal correctionnel.

Cependant, bien souvent des navires ne sont que soupçonnés d'avoir commis une infraction dans les eaux de l'Etat riverain. Dans ce cas, la poursuite peut-elle être commencée valablement ? L'art. 11 de La Haye est muet sur la question. Mais celle-ci doit être résolue négativement.

L'arbitrage d'Asser, le 29 novembre 1902, dans l'affaire du *James Hamilton Lewis*, est sur ce point fort instructif. Ce navire américain, rappelons-le, avait été saisi le 2 août 1891, en haute mer, par un croiseur russe, sur l'accusation d'avoir chassé le phoque dans les eaux territoriales de la Russie. Le gouvernement russe soutenait que le bateau de

pêche, lorsqu'il fut aperçu pour la première fois par le navire de surveillance, n'était qu'à cinq milles de la côte (en l'espèce l'île de Medny ou Cuivre), et qu'il fut saisi à une distance du rivage qui n'était pas supérieure à onze ou douze milles (1) ; on devait, ajoutait alors ce gouvernement, déduire d'une série de circonstances que le schooner s'était rendu coupable du délit de chasse aux phoques dans les eaux territoriales russes, et que les officiers russes étaient en conséquence fondés à poursuivre le navire en dehors de ces eaux, à le saisir et à le confisquer, ainsi que la cargaison.

L'arbitre Asser ne tint aucun compte des déductions de la Russie ; il ne voulut considérer que la saisie en haute mer, qui, selon lui, était illégale, et condamna le Gouvernement russe à des dommages-intérêts.

Celui-ci, d'ailleurs, dans le cas semblable du *Kate and Anna*, soumis au même arbitrage d'Asser, reconnut que le manque de « preuves positives » de la culpabilité du bateau de pêche obligeait l'Etat russe à verser une réparation (2).

L'affaire du chalutier *La Provence* nous fournit un exemple analogue de poursuite commencée sur un simple soupçon.

Le garde-pêche islandais l'*Odinn* ne s'était aucunement assuré que le navire *La Provence* avait pêché dans les eaux territoriales d'Islande. Cela résulte de la déposition même du Commandant du navire de surveillance, et l'arrêt de la Cour de Reykjavik du 4 juin 1932 déclare formellement : « On a envoyé prendre le capitaine du chalutier qui a été

(1) *Actes Conf. Codif.*, vol. III, p. 169.

(2) Moore, *ibid.*, p. 929.

amené à bord et il a été informé qu'il était *fortement soupçonné* d'avoir pêché dans les eaux territoriales ».

Le chalutier *La Provence* n'a donc pas été « pris sur le fait de pêche illégale », comme l'affirme l'arrêt du 4 juin 1932, se contredisant ainsi lui-même.

D'ailleurs, la nécessité, pour commencer valablement une poursuite, de s'être assuré matériellement de la commission d'un délit, semble bien avoir été implicitement admise par le Commandant de l'*Odinn* : celui-ci, en effet, a tenté après coup de se justifier en prétendant qu'il observait *La Provence* depuis un certain temps, et qu'il en évaluait la distance à l'aide de montres.

L'article 11 de La Haye, en effet, énonce expressément cette règle : « La poursuite ne peut être considérée comme commencée qui si le navire poursuivant *s'est assuré* par des relèvements, des mesures d'angle ou d'une autre façon que le navire poursuivi ou l'une de ses embarcations se trouve dans les limites de la mer territoriale... ».

La base de discussion N° 26, ni le projet de rapport établi par la première sous-commission, ne contenaient cette disposition. C'est en séance de la deuxième Commission que le délégué danois, M. Lorck, remarqua la nécessité d'une telle précaution avant de commencer la poursuite (1).

La poursuite commencée sur un simple soupçon n'est donc pas valable. Mais des dispositions conventionnelles peuvent évidemment déroger au droit commun. C'est le cas du Traité d'Helsinki du 19 août 1925 :

Art. 9, al. 2 : « Si un navire soupçonné de se livrer à la contrebande est rencontré dans la zone élargie mentionnée ci-dessus (douze milles marins) et qu'il s'échappe hors de cette zone, les autorités du pays dont relève cette zone pour-

(1) *Actes Conf. Codif.*, vol. III, p. 169.

ront le poursuivre aussi au delà de cette zone dans la mer ouverte et user envers lui des mêmes droits que s'il avait été saisi à l'intérieur de la zone ».

En conclusion, il faut poser comme règle générale, que pour servir de motif au commencement d'une poursuite, une infraction doit avoir été effectivement commise et constatée.

SECTION II. — CONDITIONS DE LIEU.

Deux questions se posent ici : où doivent se trouver respectivement navire poursuivant et navire poursuivi au début de la poursuite ? Et celle-ci peut-elle être commencée dans la zone contiguë ?

I. — *Situations respectives des navires.*

La poursuite, dit l'article 11 de La Haye, ne peut être commencée que si « le navire étranger se trouve dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale ».

La disposition ne vise donc aucunement la situation du bateau de surveillance. Ce dernier ne doit pas obligatoirement se trouver dans les eaux territoriales ; pratiquement, en effet, l'inspection se fait le long de la limite et en dehors de ces eaux, pour faciliter la saisie de navires délinquants qui s'enfuieraient vers le large.

Cependant parmi les auteurs, Westlake, à propos des affaires soumises en 1902 à l'arbitrage d'Asser, semble bien exiger la présence des deux navires dans la mer territoriale (1).

La Base N° 26, comme d'ailleurs tous les travaux préparatoires antérieurs et les Résolutions de l'Institut de droit

(1) Westlake, *op. cit.*, p. 178.

international, laissent entier le problème. Il était donc nécessaire de préciser ce point important. A la deuxième Commission, la discussion à ce sujet s'ouvrit sur l'initiative de M. Lorek, délégué danois (1), et se termina par un accord : le navire étranger, seul, devait se trouver obligatoirement dans la mer territoriale.

M. François, délégué des Pays-Bas, exposa dans son rapport :

« Il ne sera pas nécessaire qu'au moment où le navire étranger se trouvant dans la mer territoriale reçoit l'ordre de stopper, le navire qui donne l'ordre s'y trouve également. Ce cas se présente dans la pratique à l'égard des navires d'inspection qui, afin de surveiller les pêcheries, croisent le long des côtes, un peu en dehors de la limite de la mer territoriale. Il suffira alors qu'au moment du commencement de la poursuite le navire qui commet l'infraction se trouve dans la mer territoriale ».

Précisons bien qu'il ne suffit pas, pour qu'une poursuite soit commencée valablement, que l'infraction soit commise dans les eaux territoriales ; durant les travaux de la deuxième Commission, le délégué italien, M. Giannini, sembla un moment prêter l'opinion contraire à la délégation danoise (2). Il faut exiger la présence du navire délinquant dans la mer territoriale.

Une hypothèse particulière doit être envisagée : le bâtiment étranger se trouve bien en dehors des eaux territoriales, mais il envoie dans les limites de celles-ci une ou plusieurs de ses embarcations qui y commettent un délit. Dans ce cas, la poursuite du navire peut-elle être commencée valablement ?

(1) *Actes Conf. Cod.*, pp. 99-103.

(2) *Actes Conf. Codif.*, vol. III, p. 101.

Ou même, si le navire ne cherche pas à s'enfuir, peut-il en haute mer être soumis à la répression de l'Etat riverain ? Cette hypothèse, nous le voyons, est très voisine de la poursuite ; matériellement, le cas de la poursuite n'en diffère que par la fuite et la chasse.

La question est donc celle-ci : un Etat a-t-il le droit d'exercer en haute mer des actes d'autorité sur un navire étranger, qui sans doute n'a pas commis lui-même d'infraction dans les eaux territoriales, mais y a fait effectuer par des embarcations des opérations délictueuses ? Le problème s'est posé en 1888 entre la Grande-Bretagne et la Russie à propos de l'affaire de l'*Araunah*. L'*Araunah* était une goélette britannique qui pratiquait la chasse aux phoques et qui fut saisie par les autorités russes dans la mer de Behring. Le capitaine alléguait que le navire, au moment de la saisie, se trouvait à six milles de la terre la plus proche. Les capteurs prétendirent que le navire se trouvait plus près de la côte. Il apparût, toutefois, que son équipage pratiquait ses opérations dans des canots, entre la goélette et la terre, et on affirma que deux des canots se trouvaient à moins d'un demi-mille du rivage. En faisant allusion à ces faits, lord Salisbury déclara que le Gouvernement de Sa Majesté « estimait que même si l'*Araunah* se trouvait elle-même en dehors de la limite territoriale de trois milles, le fait qu'au moyen de ses embarcations, elle se livrait à la pêche dans les eaux russes, sans la licence prescrite, justifiait sa saisie et sa confiscation ». (Livre Bleu « Russia », N° 1-1890) (1).

La jurisprudence américaine s'est à plusieurs reprises prononcée sur la question.

La Cour de District de l'Alaska condamna le navire ja-

(1) Moore's, *Arbitrations*, t. I, pp. 824-825 et *Digest*, t. II, p. 985.

ponais *Tenryu Maru* qui avait cependant été saisi en haute mer par un garde-côte des Etats-Unis : le *Tenryu Maru* avait été déclaré coupable d'avoir envoyé ses embarcations chasser le phoque dans les eaux territoriales américaines.

Mais c'est surtout à propos de la contrebande de l'alcool que les juges américains ont établi cette thèse, qu'ils appellent la « constructive presence ». Telle est en 1922 la décision prise dans l'affaire du *Grace and Ruby*, contre laquelle d'ailleurs protesta le Gouvernement britannique (note du 30 décembre 1922) (1).

Que décider dans le cas où le navire, stationnant en dehors de la mer territoriale, se sert, pour faire accomplir dans les eaux étrangères des actes délictueux, non plus de ses propres canots, mais d'autres embarcations ? La réponse doit être la même que précédemment, car la culpabilité du bâtiment n'en est pas moins établie. C'est d'ailleurs en ce sens que s'est prononcée la jurisprudence américaine dans l'affaire du *Henry L. Marshall* ; le jugement du Tribunal de District Sud de New-York fut confirmé en appel le 19 juin 1923 (2).

La représentation par canots d'un navire situé hors des eaux territoriales est donc certaine.

L'article 11 de La Haye a d'ailleurs résolu la difficulté.

« La poursuite, dit-il, ne peut être considérée comme commencée que si le navire poursuivant s'est assuré par des relèvements, des mesures d'angle ou d'une autre façon, que le navire poursuivi ou l'une de ses embarcations, se trouve dans les limites de la mer territoriale... ».

La base de discussion N° 26, pas plus que l'avant-projet

(1) Cf. Jessup, *op. cit.*, p. 245.

(2) La question se compliquait ici d'incertitudes quant à la légitimité du transfert du pavillon de ce navire. Cf. Jessup, *op. cit.*, pp. 247 suiv.

du Comité d'experts, n'avait prévu le problème. C'est le délégué des Etats-Unis, M. Miller, qui devant la deuxième Commission (Seizième séance, 8 avril 1930) attira l'attention sur l'hypothèse que nous venons d'étudier (1). La proposition de M. Miller de tenir compte des embarcations détachées dans les eaux territoriales du navire se trouvant en haute mer, fut soutenue par M. Gidel et par le délégué irlandais, M. Green, et cette addition nécessaire à la base N° 26 passa dans le rapport François.

II. — *Le problème du commencement de la poursuite dans les eaux contiguës.*

La poursuite commence habituellement dans la mer territoriale, c'est l'hypothèse normale. Elle peut évidemment aussi commencer dans les eaux intérieures ; mais en fait cela se présente rarement, car un navire étranger qui commet un délit dans une rade ou dans un port est presque toujours rattrapé avant qu'il parvienne à gagner la haute mer. Cependant la précision est utile ; elle a d'ailleurs été apportée à la base N° 26 qui passait sous silence les eaux intérieures ; l'amendement fut proposé à la 2^e Commission (Dixième séance, 27 mars 1930) par Sir Maurice Gwyer, délégué de la Grande-Bretagne, appuyé par le délégué norvégien, M. Røestad (2). Dans beaucoup d'esprits, il est vrai, l'expression « mer territoriale » englobait les eaux intérieures ; l'intervention à ce propos du délégué italien, M. Giannini, le montre fort bien.

Mais lorsqu'il s'agit d'infractions commises dans les eaux contiguës, le problème soulève un certain nombre de diffi-

(1) *Bases*, vol. III, p. 170.

(2) *Bases*, vol. III, p. 100.

cultés. La poursuite peut-elle être commencée dans cette zone ?

Ce droit peut, sans aucun doute, être conféré expressément par convention : tel est le cas du Traité d'Helsinki du 2 août 1925 concernant la contrebande de l'alcool dans la Baltique. Il est en effet prévu dans l'article 9 :

« Si un navire soupçonné d'être engagé dans le trafic de contrebande est découvert dans la zone élargie ci-dessus décrite, et s'échappe de cette zone, les autorités du pays exerçant le contrôle sur la zone en question peuvent poursuivre le navire au delà de cette zone dans la haute mer et exercer les mêmes droits à son égard que s'il avait été saisi à l'intérieur de ces limites.

« Ces stipulations sont adoptées sans préjudice des attitudes prises par les Hautes Parties Contractantes en ce qui concerne les principes de droit gouvernant les zones territoriales et douanières ».

Mais, en l'absence de dispositions conventionnelles, que faut-il conclure ? L'article 11 de La Haye ne parle que d'actes délictueux accomplis dans les eaux intérieures ou territoriales.

Pour répondre à cette question, il est nécessaire de mettre en relief l'idée, exprimée par M. Gidel, que « le droit de poursuite est le complément de ceux que l'Etat riverain possède sur les espaces maritimes adjacents » (1). Or l'Etat riverain a dans la zone contiguë certains droits stricts, bien délimités. Ils peuvent avoir été déterminés par convention : tels sont, par exemple, ceux qui résultent des nombreux traités conclus à partir du 23 janvier 1924 par les Etats-Unis avec des puissances maritimes à l'occasion de la ré-

(1) G. Gidel, *op. cit.*, t. III, p. 348.

pression de la contrebande des spiritueux. Ces droits résultent aussi parfois de la manifestation de volonté unilatérale de l'Etat riverain : la législation douanière française prévoit une zone de 20 kilomètres où les navires étrangers pourront être visités et même saisis, et l'article 487 du Code des douanes du 28 septembre 1926 porte que « les employés des douanes peuvent en cas de poursuite de la fraude la saisir (l'embarcation) même en deçà des 20 kilomètres des côtes et frontières, pourvu qu'ils l'aient vue pénétrer et qu'ils l'aient suivie sans interruption ».

L'Etat riverain doit logiquement pouvoir réprimer les atteintes portées aux droits qu'il possède dans la zone contiguë, comme la faculté lui en est reconnue dans le cas d'infractions commises dans les eaux territoriales et intérieures. Et la poursuite est un des moyens nécessaires de cette répression.

Cependant, cette thèse est loin d'être admise par tout le monde. Sans doute, l'Institut de Droit international, à la Session de Stockholm de 1928, ayant reconnu le principe d'une zone contiguë par 32 voix contre 8 et 3 abstentions (1), vota l'article 13 ainsi conçu :

« La poursuite commencée par l'Etat riverain pour infraction à ses lois et règlements dans la mer territoriale *ou dans la zone contiguë supplémentaire* visée à l'article précédent peut être continuée sur la haute mer, et l'Etat riverain aura la faculté d'arrêter et de juger le navire poursuivi ».

Mais l'avant-projet de Convention rédigé par M. Schücking, rapporteur du Comité d'experts, ne contenait aucune disposition relative au commencement de la poursuite dans la zone contiguë.

(1) *Ann. Inst.*, 1928, p. 669.

La question fut cependant précisée dans le Point XIV de la demande d'informations adressée aux Gouvernements par le Comité préparatoire :

« La continuation en haute mer d'une poursuite commencée dans les eaux territoriales est-elle licite ?... Dans le cas de l'affirmative, à quelles conditions ou restrictions est-elle soumise (*zone contiguë des eaux territoriales (sic)*, entrée dans les eaux territoriales d'un autre pays, etc.) ? » (1).

Quelques Etats ont dans leurs Réponses pris position sur le problème (2).

L'Egypte s'en tient au règlement douanier égyptien qui prévoit « que la poursuite commencée dans la zone de surveillance (qui s'étend à dix kilomètres de la côte) pourra se continuer en pleine mer ».

Le gouvernement norvégien « estime que les autorités norvégiennes sont en droit de continuer en haute mer la poursuite d'un navire étranger, lorsque la poursuite a été engagée dans les eaux territoriales et aussi, s'il s'agit d'infractions à la législation douanière, lorsque la poursuite a été engagée dans la zone de surveillance douanière de dix milles marins... ».

Et il rappelle la disposition du Traité d'Helsinki du 19 août 1925, d'après laquelle les autorités des Etats contractants peuvent, chaque Etat en ce qui concerne sa zone riveraine, poursuivre aussi au delà de la zone de douze milles marins, en haute mer, les navires rencontrés à l'intérieur de cette zone et soupçonnés de se livrer à la contrebande.

La Finlande et la Pologne citent aussi dans leurs Réponses l'article 9 de la Convention de 1925.

(1) *Bases*, vol. II, p. 92.

(2) *Ibid.*, pp. 92 et suiv.

Pour l'Allemagne, la poursuite ne peut être commencée à partir des eaux contiguës qu'en vertu d'un texte exprès, comme c'est le cas dans la Convention d'Helsinki.

Enfin, il est utile de noter la Réponse que fit la Lettonie à la demande d'informations relative à l'étendue des eaux territoriales :

« Extrait des dispositions concernant la défense des frontières de l'Etat (promulguées le 24 avril 1928) (1) :

Article 17 : « Une zone de douze milles marins, à compter de la ligne des eaux territoriales de la mer, est considérée comme zone de douane maritime. Tous les bâtiments flottants, tant lettons qu'étrangers, entrés dans cette zone, à l'exception de ceux qui se trouvent dans la circonscription douanière, sont soumis au contrôle des douaniers.

Remarque : les douaniers peuvent continuer la poursuite des bâtiments flottants au delà de la zone douanière — dans les eaux neutres — si ces bâtiments flottants, au lieu de s'arrêter dans la zone de douane maritime sur demande ou avertissement des douaniers, prennent la fuite ».

Les Réponses des autres gouvernements restèrent muettes sur la question de savoir si la poursuite pouvait être commencée dans la zone contiguë, et la Base de discussion N° 26 ne porta non plus sur ce point aucune disposition.

A la Conférence de La Haye, M. Roestad, délégué de la Norvège, proposa en particulier à la Deuxième Commission (Dixième séance, 27 mars 1930) (1), de compléter la Base en tenant compte de la « poursuite commençant dans la zone contiguë, pour autant qu'il s'agit de la législation douanière et sanitaire et se continuant vers la haute mer ». Contre cette proposition Sir Maurice Gwyer protesta ; la Grande-

(1) *Bases*, vol. II, p. 171.

(2) *Actes Conf. Codif.*, vol. III, p. 100.

Bretagne, est, en effet, traditionnellement hostile à l'entrée dans le droit international commun; de la notion de zone contiguë, et la poursuite commencée dans ces eaux, énonça le délégué britannique, ne pouvait être acceptée « à moins que ce principe ne soit consacré par une convention spéciale entre les parties intéressées » (1).

A la seizième séance, le délégué finlandais, M. Erich, reprit la thèse de M. Roestad : si le principe des eaux contiguës, dit M. Erich, était établi à l'avenir « on serait amené à se demander s'il faut admettre le droit de poursuite également dans le cas où la poursuite a été commencée dans la zone contiguë (2). Cette proposition, appuyée par M. Gidel et par le délégué letton, amiral Keyserling, souleva une fois de plus l'opposition de la délégation britannique, que soutint le délégué du Canada.

La Conférence de La Haye n'a donc pu arriver sur ce point à un accord, et a dû se contenter d'un texte prévoyant seulement la poursuite à partir des eaux territoriales et intérieures.

Le problème s'est cependant posé à plusieurs reprises en jurisprudence.

Les traités passés par les Etats-Unis pour réprimer la contrebande de l'alcool n'avaient pas prévu le cas de poursuites commencées dans la zone contiguë (3).

Mais les juges américains ont tranché la question dans l'affaire du *Vinces* (4). Le droit de commencer la poursuite dans les limites fixées par le traité anglo-américain du 23 janvier 1924, c'est-à-dire la distance parcourue en une

(1) *Ibid.*, p. 102.

(2) *Actes Conf. Codif.*, vol. III, p. 171.

(3) Cf. l'article de M. Gidel, *Revue Dor*, 1924, t. 6, pp. 1 à 21.

(4) 1927 20 Fed. (2 d) 164, V. *supra*.

heure par le navire délinquant, a été expressément affirmé en 1927 par la Cour de District Est de la Caroline du Sud et par la Cour d'appel du quatrième Circuit. Le bâtiment britannique le *Vinces* avait une vitesse de huit milles 1/2 par heure. Le garde-côtes américain lui donna l'ordre de stopper « à sept milles 1/2 de l'île de Seabrook, qui était le rivage le plus proche ». Le *Vinces* fut capturé à une distance de douze milles 3/4 de la côte, c'est-à-dire au delà des limites fixées par la Convention.

Selon la thèse britannique, il fallait s'en tenir aux termes mêmes de la Convention de 1924, d'après laquelle « les droits conférés ne seront pas exercés à une plus grande distance des côtes des Etats-Unis, ses territoires ou ses possessions, que celle qui peut être traversée en une heure par le navire soupçonné d'essayer de commettre un délit ».

La Cour de District prétendit que « les Hautes parties contractantes n'avaient pas un tel but dans l'esprit. Tous les arguments basés sur la nécessité où se trouvent les Etats-Unis et sur les droits qu'ils possèdent de poursuivre au delà de la limite des douze milles le navire délinquant et de le saisir, sont applicables avec une égale force aux droits qui peuvent être exercés d'après le traité anglo-américain. Si un bateau peut entrer dans la zone fixée par la distance parcourue en une heure, y commettre une atteinte aux droits conférés par la Convention et s'échapper de ces eaux, le traité est alors dans une grande mesure annulé... ». Et le jugement ajoutait que le navire doit se soumettre à l'examen quand il arrive dans la distance spécifiée ; si le bâtiment ne se conforme pas à ces obligations, les autorités américaines ont le droit de le forcer à stopper, et, par suite, à le poursuivre.

En appel, le défenseur du *Vinces* abandonna d'ailleurs la

thèse qu'il avait soutenue devant la Cour de District, mais la Cour du 4^e Circuit n'en confirma pas moins la décision du Tribunal inférieur.

Le problème du commencement de la poursuite à partir de la zone contiguë a été spécialement discuté à propos de l'affaire de l'*I'm alone*.

Dès le lendemain de cet incident, la question commença d'être débattue dans la correspondance diplomatique qu'eurent entre eux les gouvernements américain et canadien.

Le gouvernement canadien contesta tout d'abord que l'*I'm alone* fut dans les limites fixées par la Convention, au moment où il reçut du *Wolcott* l'ordre de stopper. Puis, ajoutait-il, admettant même que telle était la position du navire britannique, ce dernier ne pouvait se trouver de toute façon dans les eaux territoriales, et seule était admissible une poursuite commencée à partir de cette dernière zone.

Il fallait, en effet, selon la thèse canadienne, considérer uniquement les dispositions du traité du 23 janvier 1924. Aucune d'elles n'autorisait la poursuite en haute mer en cas d'infraction commise dans les limites spécifiées (1). Bien au contraire, la convention affirmait dès le début la volonté des parties de maintenir les règles des trois-milles, et les droits conférés à l'Etat riverain en dehors de ces limites constituaient des exceptions strictement déterminées.

D'autre part, continuait le gouvernement canadien, le traité d'Helsinki du 19 août 1925 prévoit expressément un droit de poursuite à partir de la zone de surveillance qu'il détermine. Une telle poursuite n'était donc pas considérée par les Etats signataires comme reconnue par le droit inter-

(1) Cf. dans *Br. Year Book of int. Law*, 1936, pp. 82-111, l'article de G.-G. Fitzmaurice sur le cas de l'*I'm alone*, *Contra* Cf. Dennis, *Am. Journal of int. Law*, 1929, pp. 351-362.

national. Sinon, quelle utilité aurait eu pareille stipulation ?

Il nous semble, au contraire, que dans la pensée des Etats de la Baltique, la disposition du *Traité d'Helsinki* constituait, non pas une exception au droit commun, mais une précision apportée à celui-ci. Un principe de droit commun était, comme il arrive souvent, passé dans une Convention.

Le Gouvernement américain répondit au Gouvernement canadien en rappelant particulièrement la décision prise dans l'affaire du *Vinces*, contre laquelle le Canada n'avait élevé aucune protestation. En outre, disaient les Etats-Unis, fort raisonnablement selon nous, le droit de poursuite à partir de la zone conventionnelle était une conséquence nécessaire du traité ; autrement, les droits qui lui avaient été conférés pour lutter contre la contrebande eussent été le plus souvent illusoires.

En conclusion, la validité d'une poursuite à partir des eaux contiguës doit être admise, même si l'on tient, comme la Grande-Bretagne, que cette zone ne peut résulter que d'une convention et n'est pas conforme au droit international actuel. La poursuite n'est, en effet, qu'un droit devant nécessairement compléter ceux que possède l'Etat riverain sur les espaces maritimes adjacents.

Mais si la poursuite peut commencer en dehors des eaux territoriales, soit dans le cas de la « constructive presence », soit dans celui de l'existence d'une zone contiguë, il est nécessaire de prévoir les abus et de bien préciser le moment où la poursuite est commencée.

SECTION III. — ACTES QUI CONSTITUENT LE COMMENCEMENT
DE LA POURSUITE.

L'article 11 de l'Acte final de La Haye s'exprime ainsi :
Al. 2. — « La poursuite ne peut être considérée comme commencée que si le navire poursuivant s'est assuré par des relèvements, des mesures d'angle ou d'une autre façon que le navire poursuivi ou l'une de ses embarcations se trouve dans les limites de la mer territoriale et qu'il a commencé la poursuite en donnant le signal de stopper. L'ordre de stopper doit être donné à une distance telle qu'il puisse être vu ou entendu du navire ».

Voilà donc établies des règles bien précises. Les Résolutions votées par l'Institut de Droit international ou l'International Law Association étaient muettes sur la question. Il en était de même de la Base de discussion n° 26 soumise à la Conférence par le Comité préparatoire. La réglementation a été faite par la deuxième Commission de la Conférence de La Haye.

La poursuite est donc commencée au moment où le signal de stopper a été donné, et a été précédé de la détermination exacte de la position du navire délinquant, précaution préalable dont nous avons vu toute la nécessité. L'ordre de stopper peut consister dans le hissage du signal K du Code ou dans l'émission phonique du commandement. Il « doit être donné à une distance telle qu'il puisse être vu ou entendu du navire ». A la seizième séance de la Deuxième Commission, M. Gidel demanda spécialement cette dernière adjonction (1). Il fallait, en effet, prévoir l'abus qui consisterait à donner à grande distance par T. S. F. l'ordre de stopper au navire délinquant.

(1) *Actes Conf. Codif.*, vol. III, p. 170.

Dans le même ordre d'idées, on ne peut considérer la poursuite comme commencée, si un navire de surveillance reçoit un message radiotélégraphique lui annonçant une infraction commise, et s'il se met en route avant d'avoir vu le délinquant. Cette hypothèse a été faite à la Dixième séance par Sir Maurice Gwyer (1), et la question a été résolue dans les Observations du Rapport François dans le sens qui vient d'être indiqué.

La poursuite commence donc au moment où l'ordre de stopper a été signifié clairement. Il n'est pas exigé un arraisonnement préalable du bâtiment, comme le prétendit le gouvernement canadien dans l'affaire de l'*I'm alone* (2). « Héler le navire, disait-il, et lui ordonner de s'arrêter ne sont pas suffisants ». Une telle conception est tout à fait excessive, et enlèverait d'ailleurs pratiquement toute raison d'être au droit de poursuite.

Un exemple intéressant de précision dans la détermination de la position du délinquant et de clarté dans le signal donné nous est fourni dans l'affaire déjà rencontrée du navire *Katina*. La Cour d'Appel mixte d'Alexandrie s'exprime ainsi dans son arrêt du 16 janvier 1929 :

« Considérant qu'il résulte des mentions du livre de loch de l'*Emin Farouk* (le bateau de surveillance égyptien), corroborées par le procès-verbal de saisie, qu'au moment où le *Katina* reçut du *Farouk* le premier signal de stopper, et ce sous la menace de tirer sur le *Katina*, les navires étaient en un point situé à 31°30'2" Lat. N. et 30°15'25" Long. E. ; que la détermination de ce point sur la carte produite lors

(1) *Ibid.*, p. 102.

(2) Publications of the Department of State. Arbit. Series N° 2 (4). Brief Submitted on behalf of His Majesty's Government in Canada in respect of the Claim of the Ship « *I'm alone* », p. 14.

des débats permet d'établir que le lieu ainsi indiqué se trouve à quatre milles environ du phare de Rosette, et par suite dans les limites de la zone de douanes, etc... »

Le cas du chalutier *La Provence* fait contraste ; pour savoir si ce navire était ou non dans les eaux territoriales d'Islande au moment où la poursuite aurait pu commencer, il fallait au préalable s'entendre sur ce qui constituait le commencement d'une poursuite. Selon la thèse islandaise, la poursuite aurait commencé au moment où le commandant du garde-côtes eut la « conviction » que le chalutier français se trouvait dans la mer territoriale. Ce point de vue est absolument inadmissible. Des actes concrets de la part du navire poursuivant sont, nous venons de le voir, formellement exigés. La simple intention d'arrêter un délinquant ne peut constituer le commencement d'une poursuite ; il faut matérialiser cet élément psychologique par des manifestations précises.

Celles-ci, dans le cas de *La Provence*, ne pouvaient consister dans les différentes manœuvres qu'effectua le navire de surveillance, et dont le capitaine du chalutier pouvait d'ailleurs difficilement tirer des conclusions quelconques. Seul le signal de stopper aurait pu rendre indubitable cette intention du garde-côtes.

De plus, le gouvernement islandais prétendit que les mesures prises par l'*Odinn* afin de constater la présence de *La Provence* dans les eaux territoriales, constituaient elles-mêmes le commencement de la poursuite. Supposons que cette constatation fut faite (ce qui, en réalité, comme nous l'avons vu plus haut, n'est pas le cas), on peut seulement la considérer comme le préliminaire nécessaire au commencement d'une poursuite et non comme le commencement lui-même.

Si le navire de surveillance a commencé valablement la poursuite, c'est-à-dire s'il a donné régulièrement le signal de stopper pour des motifs et dans des espaces bien déterminés, il va pouvoir poursuivre le délinquant en haute mer ; mais là encore il sera assujetti à des règles strictes.

CHAPITRE II

L'exercice de la poursuite elle-même.

La poursuite doit être continue, effectuée d'un seul tenant, *in continenti*. Tous les juristes et tous les Etats s'accordent sur ce point, et les Anglo-Saxons emploient même pour désigner la poursuite, l'expression pittoresque et significative de *hot pursuit*. Mais la question est beaucoup plus discutée quand il s'agit de déterminer exactement ce que l'on entend par cette obligation de continuité.

La poursuite, dit l'article 11 de La Haye, « peut être continuée hors de la mer territoriale, à condition que la poursuite n'ait pas été interrompue ». Dans quel cas y a-t-il interruption, et quelles conséquences entraîne-t-elle ?

La poursuite peut, tout d'abord, être interrompue pour de simples raisons matérielles : le navire poursuivant a perdu de vue le délinquant, plus rapide que lui ou favorisé par la nuit, le brouillard, etc. Le bateau de surveillance doit alors abandonner définitivement la poursuite ; l'accord est unanime sur ce point.

La poursuite ne peut non plus être reprise quand les autorités du navire poursuivant sont montées à bord du bateau délinquant, en ont examiné les papiers ou fait la perquisition et sont reparties sans prendre de détermination.

Mais si le capitaine du navire refuse de montrer ses papiers aux autorités qui sont venues à son bord, ou de laisser faire les recherches, la poursuite ne peut être considérée comme interrompue. Le simple fait d'accoster le navire dé-

linquant et d'essayer un refus à toute demande d'examen de papiers de bord ne peut suffire à interrompre une poursuite, lorsque le délinquant reprend la fuite. Telle ne fut pas cependant, dans l'affaire de l'*I'm alone*, l'opinion du gouvernement canadien (lettre du 9 avril 1929 adressée par le Ministre canadien, M. Vincent Massey, à M. Henry L. Stimson, Secrétaire d'Etat américain) (1).

Le gouvernement des Etats-Unis soutenait, au contraire, avec juste raison, que la poursuite n'avait été que suspendue. « Le commandant du *Wolcott* (le garde-côte américain) monta à bord de l'*I'm alone* et conféra avec le patron pendant une heure environ. Le commandant du *Wolcott* demanda d'examiner les papiers de bord de l'*I'm alone* et de visiter le bateau. Cela lui fut refusé par le patron de l'*I'm alone*. Il est établi que le capitaine de l'*I'm alone* reconnut que la cargaison de ce navire consistait en boissons spiritueuses pour lesquelles il n'avait pas de manifeste, et que le commandant du *Wolcott* fit savoir au patron de l'*I'm alone* qu'il était soumis aux lois répressives américaines et qu'il devait autoriser la perquisition de son navire. Le capitaine de l'*I'm alone* refusa de nouveau et le commandant du *Wolcott* retourna à son bord... » (2). La poursuite pouvait dans ce cas valablement continuer.

Au contraire, selon l'article 11 de La Haye, « le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de son pays ou d'une tierce Puissance. »

L'Etat dont relève le navire poursuivant ne peut, en effet,

(1) Publications of Department of State. Arbitrations Series N° 2 (4). Brief submitted on behalf of His Majesty's Government in Canada in respect of the claim of the ship *I'm Alone*, p. 23.

(2) *Ibid.* Arbit. Series N° 2 (3). Answer of the Gov. of the U. S. of America to the claim of His Majesty's Gov. in Canada in respect of the ship *I'm Alone*, p. 6.

exercer d'actes d'autorité dans les espaces maritimes soumis à la souveraineté d'une autre Puissance.

Les auteurs se sont presque toujours accordés sur une telle conséquence de l'entrée du navire poursuivi dans les eaux étrangères. Cependant, à la session de Lausanne (1927) de l'Institut de Droit international, M. de la Pradelle, pour qui la mer territoriale fait partie de la mer libre, soutint devant la V^e commission la proposition suivante : la poursuite pourrait être continuée même dans la mer territoriale d'un autre Etat, mais elle devrait s'arrêter à l'entrée d'un port de cet Etat. Selon l'éminent professeur, la poursuite constitue, en effet, un passage inoffensif dans ladite mer, mais dans le port, au contraire, le navire est en contact avec l'autorité étrangère. Cette opinion, combattue par M. de Boeck, ne fut pas suivie par la Commission (1).

La règle établie par la Conférence de La Haye paraît fort claire : le navire poursuivi, entrant dans les eaux territoriales autres que celles de l'Etat du navire poursuivant, est libéré *définitivement* de la poursuite. Une autre hypothèse avait pu être envisagée : la poursuite n'aurait été que momentanément interrompue, suspendue au sens juridique du mot ; le vaisseau poursuivant pourrait continuer à poursuivre le fuyard si celui-ci se hasardait à sortir des eaux territoriales.

Les termes de l'article 11 ne sont pas discutables : l'entrée du navire fugitif dans la mer territoriale de son pays ou d'une tierce Puissance entraîne la cessation définitive, et non seulement une simple suspension de la poursuite.

Il suffit d'ailleurs, pour s'en convaincre tout à fait, de

(1) *Ann. Inst. Droit Int.*, 1927, pp. 94-95.

comparer la rédaction de La Haye à celle des textes élaborés sur la question antérieurement à la Conférence.

L'Institut de Droit international, à la Session de Lausanne de 1894, vota la disposition suivante : « La poursuite est interrompue dès que le navire entre dans la mer territoriale de son pays ou d'une tierce Puissance. Le droit de poursuite cesse dès que le navire sera entré dans un port de son pays ou d'une tierce Puissance. »

L'Institut distingue donc bien entre l'effet attaché à l'entrée dans la mer territoriale : simple suspension de la poursuite, et la conséquence de l'entrée dans un port : cessation définitive. L'amendement proposé par M. Despagnet à l'article 8 primitif était d'ailleurs explicite : « La poursuite sera interrompue et *ne pourra être reprise*, dès que ce navire sera entré dans un *port* de son pays, ou d'une tierce Puissance » (1).

La même distinction fut faite dans l'article 12 du projet de Vienne (1926) de l'International Law Association et par M. Shücking, rapporteur du Comité d'experts, dans l'avant-projet de Convention qu'il fut chargé de rédiger.

Dans le même sens furent établies les Réponses des Gouvernements allemand (2) et finlandais (3), au point XIV de la demande d'informations adressée par le Comité préparatoire de la Conférence.

Telle fut aussi, à la Session de Stockholm (1928) de l'Institut de Droit International l'opinion de la V^e Commission (Mer territoriale) ; cependant, l'assemblée n'adopta pas comme elle parut le croire (3), le texte proposé par la Commission et elle ne distingua plus l'entrée du navire poursuivi

(1) *Ann. Abr.*, t. III, p. 448.

(2) *Bases*, t. II, p. 92.

(3) *Ibid.*, p. 94.

dans la simple mer territoriale et son entrée dans les eaux intérieures :

L'article 13 des Résolutions de Stockholm énonce seulement : Al. 2 : « La poursuite est interrompue dès que le navire entre dans la mer territoriale de son pays ou d'une tierce Puissance ».

Ce système, abolissant toute distinction, fut celui de la Conférence de La Haye (1930). L'article 11 dispose bien expressément que la poursuite devra « cesser », c'est-à-dire être définitivement abandonnée.

Le cas déjà rencontré de l'*Itata* illustre la règle d'après laquelle la poursuite doit cesser quand le navire poursuivi entre dans les eaux territoriales de son pays ou d'une tierce Puissance. Les bâtiments de guerre américains *Charleston* et *Omaha* avaient en 1891 poursuivi le navire l'*Itata*, au service des insurgés chiliens, jusque dans les eaux chiliennes. L'*Itata* fut cependant remis aux autorités américaines. La commission mixte d'arbitrage, chargée de statuer sur la demande de dommages-intérêts par la Société propriétaire de ce navire, déclara que les Etats-Unis avaient en l'espèce violé les règles du droit international et engagé leur responsabilité : les vaisseaux de guerre américains ne pouvaient en aucune façon exercer d'actes d'autorité dans des eaux étrangères,

La poursuite doit donc être continue. Mais est-il nécessaire cependant qu'elle soit intégralement effectuée par le même navire, depuis le commencement jusqu'à la conclusion incluse ?

La question n'a pas été posée à la Conférence de La Haye ; mais il semble logique d'admettre qu'un bâtiment autre que celui qui a commencé la poursuite puisse venir, non seulement s'adjoindre au premier, mais aussi le relayer ;

dans ce dernier cas, il suffirait simplement que le navire primitif n'abandonne pas la poursuite avant l'arrivée de son remplaçant. Celui-ci pourrait alors effectuer valablement toutes les opérations postérieures de la poursuite que son prédécesseur eût pu être amené à accomplir.

L'affaire de l'*I'm alone* a soulevé particulièrement le problème.

Le navire de surveillance américain, le *Wolcott*, poursuivant en haute mer le bateau canadien l'*I'm alone* qui était chargé de liqueurs de contrebande, et refusait de stopper, avait tiré vers ce dernier quelques coups de canon d'avertissement, mais son arme s'enraya, et le *Wolcott* en avertit le commandant de la base de garde-côtes de Pascagoula (Mississippi), qui envoya à son aide deux vaisseaux : le *Dexter* et le *Dallas*. Le *Dexter* rejoignit le lendemain le *Wolcott* qui avait continué de poursuivre l'*I'm alone* et le tenait de près (close-up). Le commandant du *Dexter*, devant le refus de l'*I'm alone* de stopper, fit tirer contre ce dernier quelques coups de canon d'avertissement. Comme ceux-ci restaient vains, le *Dexter* ouvrit le feu sur la coque de l'*I'm alone* qui coula.

Le gouvernement canadien soutenait que, le *Dexter* n'ayant pas participé au commencement de la poursuite, celle-ci n'avait pas été continuée et n'était pas valable (lettre du Ministre canadien, M. Massey, au Secrétaire d'Etat américain, M. Stimson, 9 avril 1929) (1). Le gouvernement des Etats-Unis répondit que le *Wolcott* avait été tout le temps présent jusqu'au moment inclus où sombra l'*I'm alone*. Le

(1) Public. of the Department of State. Arbit. Series N° 2 (1). Diplomatic Correspondence between the Gov. of the U. S. and Canada concerning the sinking of the *I'm alone*, p. 12.

Wolcott et le *Dexter* avaient effectué la poursuite conjointement et sous le même commandement.

« Il est en conséquence parfaitement clair que dans ce cas il ne pouvait y avoir de doute sur l'identité du *Dexter* et qu'il ne pouvait être question de guet-apens » (Lettre du Secrétaire d'Etat américain au Ministre canadien, 17 avril 1929 (1)).

Cette exigence de la présence d'un bout à l'autre de la poursuite du navire même qui l'a commencée nous paraît d'ailleurs superflue :

Si le *Wolcott* n'avait pas assisté à la destruction par le *Dexter* de l'*I'm alone*, la poursuite n'en aurait pas moins dû être considérée comme continue. Selon nous, un simple relai serait valable.

Deux conditions seulement semblent indispensables : la poursuite ne doit pas être abandonnée avant l'arrivée de son remplaçant, et celui-ci est tenu de prévenir clairement le délinquant, au moyen, par exemple, d'un coup de canon d'avertissement, que lui-même continue la poursuite.

L'obligation de continuité de la poursuite est donc certaine et admise par tous. Peu importe par contre le temps que dure la poursuite et l'espace parcouru : l'*I'm alone* fut poursuivi pendant deux jours et deux nuits ; l'*Itata* s'enfuit de la Californie jusque dans les eaux chiliennes.

(1) *Ibid.*, p. 24.

CHAPITRE III

Conclusion de la poursuite.

Lorsqu'après une poursuite continue, le navire de surveillance aura atteint le fugitif, il exercera contre ce dernier des actes d'autorité qui peuvent être d'ailleurs d'importance très inégale.

Le délinquant devra se soumettre à l'examen de ses papiers de bord : cette opération, destinée à vérifier la nationalité du navire, correspond à ce que les Anglais appellent la « visit ». Mais ce bâtiment pourra être aussi l'objet de perquisitions (search) et de recherches sur la nature et la composition de la cargaison, la quantité des marchandises embarquées, leur provenance, leur destination, etc. Enfin, il recevra peut-être du navire de surveillance l'ordre de le suivre, et sera conduit, pour passer en jugement, dans un port de l'Etat dont il a violé les lois ou les règlements.

Si le délinquant refuse de se soumettre à ces opérations, le navire poursuivant pourra-t-il l'y contraindre par la force ?

Cette solution extrême doit être admise, mais n'est à employer que lorsque tous les moyens persuasifs ont été épuisés. De plus, la force publique ne devra pas dépasser le degré de violence nécessaire au but qu'elle se propose. Il ne faut pas oublier que la poursuite n'est pas une opération de guerre, mais est destinée à faciliter la répression d'infractions. Selon la parole de Sir Charles Russell, dans sa plaidoirie lors de l'arbitrage des phoques à fourrure de la Mer de Behring, la poursuite doit toujours rester « dans

les limites de la modération » (whitin limits of moderation). Cependant, s'il y a résistance prolongée du navire délinquant, le vaisseau poursuivant peut-il user de ce moyen extrême qui consiste à détruire le bâtiment fuyard ?

Cette question a été spécialement discutée à propos de l'affaire de l'*I'm alone* (1). Le garde-côte américain *Dexter* avait, après plusieurs avertissements, ouvert le feu sur l'*I'm alone*. Ce dernier coula et un membre de l'équipage fut noyé.

Le gouvernement des Etats-Unis, dans la correspondance diplomatique qu'il entretint avec le Canada dès le lendemain de cet accident, soutenait évidemment que les officiers du navire de surveillance n'avaient pu être en faute en coulant l'*I'm alone*. Devant les refus répétés du patron de l'*I'm alone*, aucun moyen n'existait de monter à bord d'un navire qui ne voulait pas stopper. Le commandant du *Dexter* eût à choisir entre deux solutions : laisser échapper le délinquant ou ouvrir le feu. Les officiers du garde-côte, d'ailleurs, avaient usé de la plus grande précaution pour éviter toute perte de vie humaine.

Le gouvernement des Etats-Unis rappelait en outre le cas du bateau de pêche américain *Siloam* qui, le 24 mai 1923, avait été coulé par le navire de surveillance canadien *Malaspina*, dans le voisinage de Solander Island, au large de la côte de la Colombie britannique.

Il y avait différence en ce qui concernait les conditions de fait de l'espèce, mais il est indéniable qu'un schooner de pêche avait été coulé et qu'un membre de son équipage avait été tué d'un coup de fusil tiré du garde-côte canadien pendant que ce dernier essayait d'exercer ses pouvoirs de police. Il est probable que l'action du commandant du *Malaspina*

(1) Cf. Dennis, *Am. Journal of int. law*, 1929, pp. 351-362 et contra G.-G. Fitzmaurice, *Br. Year Book of int. law*, 1936, pp. 82-111.

était basée sur les dispositions du chapitre 43, section 7 des Statuts révisés du Canada, aux termes duquel, si un ordre de stopper n'est pas exécuté, le commandant, après un coup à blanc, peut faire feu sur le navire (lettre du Secrétaire d'Etat américain, M. Stimson, au ministre canadien, M. Massey, 17 avril 1929) (1).

Le gouvernement du Canada, s'en tenant toujours à la stricte application du traité anglo-américain du 23 janvier 1924, prétendait au contraire que les violences avaient été excessives et n'étaient en rien justifiées par la Convention. Si la saisie de l'*I'm alone* n'était pas possible au moment où le navire fut coulé, il fallait continuer la poursuite jusqu'à ce que l'on rencontrât des conditions plus favorables.

Le gouvernement canadien reconnaissait d'ailleurs que la « détermination du degré de violence que l'on peut employer dans la poursuite n'est pas sans difficulté ».

Il n'admettait pas, en outre, l'exemple du *Siloam* invoqué par les Etats-Unis. Ce bateau de pêche avait été trouvé et chassé à l'intérieur des eaux territoriales canadiennes. Et de plus, prétendait le Canada, le *Siloam* n'avait pas été coulé à coups de canon, mais avait été sabordé par son propre équipage. (Lettre du ministre canadien au Secrétaire d'Etat américain, 24 avril 1929) (2).

La commission mixte d'arbitrage qui régla l'affaire le l'*I'm alone*, considéra que le fait de couler le navire intentionnellement « n'était justifié par rien dans la Convention ». Les Etats-Unis devaient user d'une « force nécessaire et raisonnable » en vue d'aborder et de saisir le délinquant. Si la

(1) Public. of the Dep. of State. Arbit. Series N° 2 (1). Dipl. corr. between the gov. of U. S. and Canada concerning the sinking of the *I'm alone*, pp. 25-26.

(2) *Ibid.*, pp. 34-35.

destruction de l'*T'm alone* était arrivée accidentellement, les autorités américaines n'auraient pas été blâmables.

Si la poursuite s'est terminée par la saisie, et à plus forte raison, par la destruction du navire délinquant, l'Etat dont relève ce dernier doit en être aussitôt avisé.

L'article 11 de La Haye (1930) prévoit, en effet :

« En cas de capture en haute mer, le fait sera notifié sans délai à l'Etat dont le navire capturé porte le pavillon ».

La disposition de l'article 11 était d'ailleurs celle qu'avait adoptée l'Institut de Droit international. A la session de Paris de 1894, M. Barclay, rapporteur de la 3^e Commission (Définition et régime de la mer territoriale), montrait la nécessité de notifier le fait de la capture. La poursuite et la saisie d'un navire étranger en haute mer présentent un grand caractère de gravité ; la notification de tels actes à l'Etat dont relève le navire capturé sera destinée à ménager les bons rapports internationaux et conforme à la courtoisie. « Si des réclamations se produisent, disait M. Barclay, la question sera réglée par la voie diplomatique ; l'absence de réclamation impliquera la reconnaissance de la compétence de l'Etat riverain, qui pourra ainsi exercer sa juridiction » (1).

Dans ses Résolutions de Stockholm, en 1928, l'Institut vota un texte semblable à celui de 1894.

La même disposition a été adoptée par le Comité d'experts dans l'avant-projet de Convention rédigé par M. Schücking, et dans la Base de discussion n° 26.

Cependant, à la Conférence de La Haye de 1930, M. Lorck, délégué danois, proposa à la 2^e Commission de supprimer l'exigence de la notification (séance du 27 mars 1930) (2).

(1) *Ann. abr. Inst. Droit int.*, vol. III, p. 487.

(2) *Bases*, vol. III, p. 99.

Cette règle, disait-il, entraînerait des complications inutiles, spécialement dans le service d'inspection des pêcheries, où d'ailleurs, selon M. Lorck, la pratique n'en a jamais été appliquée jusqu'ici.

La délégation danoise fut soutenue en ce sens par M. Gianini : « on ne peut demander, dit le délégué italien, de faire la notification de chaque petite infraction. Il est des cas dans lesquels la courtoisie internationale imposera cette notification, mais on peut s'en remettre aux Etats » (2). Et Sir Maurice Gwyer (Grande-Bretagne) était d'avis de ne pas donner à la notification un caractère d'obligation absolue, mais de la considérer seulement comme un acte de courtoisie fortement recommandé (3).

Le maintien de la notification fut cependant adopté en Commission par 18 voix contre 6, et à très juste titre. « La pratique nous montre en effet, dit M. de Ruelle, délégué belge, que lorsqu'un bateau de pêche a été pris par un autre bateau, il a toujours raison ; il se plaint aux autorités de son pays d'avoir été victime d'une mesure illégale. Il me semble qu'il est opportun qu'en ce moment l'Etat du pavillon ait en main le rapport de l'Etat capteur, afin qu'il puisse se faire une opinion immédiate. C'est de l'intérêt de tous » (4).

La capture en haute mer d'un navire étranger doit donc être obligatoirement notifiée par l'Etat capteur à l'Etat dont relève ce navire. Mais de quelle façon cette notification doit-elle être faite ? L'art. 11 de La Haye est muet sur ce point ; en conséquence, l'emploi de la voie diplomatique est seul admis. Telle était l'opinion de la deuxième Commission

(1) *Ibid.*, p. 101.

(2) *Ibid.*, p. 100.

(3) *Ibid.*, p. 102.

de la Conférence, puisqu'elle rejeta l'amendement de M. Lorck (Danemark), tendant à insérer dans le dernier paragraphe de la Base N° 26 les mots « représentants diplomatiques ou consulaires ». Selon le délégué danois, comme « l'arrestation d'un navire étranger en haute mer se produit tous les jours, il serait exagéré de notifier ce fait par la voie diplomatique chaque fois qu'il se produit » (Seizième séance, 8 avril 1930) (1).

Le défaut de notification entraîne-t-il la nullité de la capture ? Cela dépend du caractère que l'on attribue à la notification ; si on la considère comme une condition de forme de la capture, celle-ci ne serait pas valable ; si on en fait simplement une condition de publicité, la capture pourrait ne pas être annulée, mais elle ne serait pas opposable aux tiers. En conséquence, il serait peut-être utile de prévoir la sanction de l'omission partielle ou totale de la notification et d'indiquer si les motifs de la capture doivent être énoncés dans cette notification.

(1) *Ibid.*, p. 170.

CHAPITRE IV

Sanctions de l'exercice incorrect du droit de poursuite.

L'arrestation, et à plus forte raison la capture en haute mer d'un navire étranger poursuivi, ne peuvent être légitimes que si toutes les conditions de la poursuite ont été strictement appliquées. Les autorités d'un Etat qui effectuent une poursuite de façon incorrecte engagent la responsabilité de ce dernier. Le principe de réparation pour toute saisie irrégulière en pleine mer, a été énoncé dès 1826 par le juge Story dans l'affaire du *Marianna Flora* : « C'est à ses risques et périls que l'Etat saisissant agit. S'il fait la preuve de l'activité illicite de l'Etat saisi, il est justifié. S'il ne fait pas cette preuve, il doit fournir compensation complète par voie de dommages-intérêts » (1).

Un Etat est délictuellement responsable d'une poursuite irrégulièrement opérée par ses agents. Ces derniers, ayant agi dans l'exercice de leurs fonctions, ont commis une faute de service dont l'Etat doit répondre. D'autre part il existe un principe reconnu par toutes les législations et consacré par l'article 1382 du Code Civil français : tout dommage causé par une faute donne droit à réparation.

En conséquence, si un Etat arrête ou saisit indûment un navire étranger, il devra accorder des dommages-intérêts pour réparer le préjudice que son intervention aura entraîné. Ces dommages-intérêts seront évalués à la fois

(1) Cf. J.-B. Scott, *Cases on int. law*, p. 1009.

d'après le *damnum emergens*, perte effectivement subie, et le *lucrum cessans*, manque à gagner. La simple annulation d'une capture irrégulière ne saurait suffire.

La jurisprudence accorde presque toujours réparation en cas de saisie non justifiée du navire ou d'arrestation illégale en haute mer du capitaine ou de l'équipage.

Dans l'affaire du baleinier australien, *Costa Rica Packet* (1), le jurisconsulte russe, F. de Martens, choisit comme arbitre par les gouvernements de la Grande-Bretagne et des Pays-Bas, condamna ce dernier à payer des dommages-intérêts : le patron du *Costa Rica Packet* avait, en effet, été arrêté illégalement par les autorités néerlandaises pour des actes que le gouvernement anglais disait « avoir été commis en haute mer par des sujets britanniques appartenant à un bâtiment qui battait pavillon britannique et était la propriété de sujets britanniques ». Le capitaine du baleinier avait été emprisonné, sous l'inculpation de vol d'une pirogue abandonnée. Le 13 février 1897, considérant que les navires de commerce ne sont justiciables pour des actes commis en haute mer que de leurs autorités nationales respectives, décréta l'illégalité de l'arrestation et de l'emprisonnement du capitaine, et accorda des dommages-intérêts à ce dernier, ainsi qu'aux propriétaires, aux officiers et à l'équipage du bateau (2).

En 1902, le juriste néerlandais T. M. C. Asser appliqua ce même principe de réparation dans la sentence d'arbitrage qu'il rendit à propos des affaires des navires américains *Cape Horn Pigeon*, *James Hamilton Lewis*, *C. H. White* et *Kate and Anna* (3). Les Etats-Unis demandaient réparation du

(1) *Moore's int. arbit.*, t. V, pp. 4948-4954.

(2) La thèse de l'exclusivité de la compétence de l'Etat du pavillon à raison de faits délictueux commis en haute mer a été battue en brèche par l'arrêt rendu par la C. P. J. I. dans l'affaire du *Lotus* (10 sept. 1927).

(3) *Moore's Digest*, pp. 927-929.

préjudice causé par la saisie de ces bâtiments qui avaient été soupçonnés de se livrer à la chasse aux phoques dans les eaux territoriales russes. Selon le gouvernement américain, cette capture en haute mer était irrégulière, de même que l'emprisonnement du capitaine et de l'équipage des trois premiers de ces navires.

L'arbitre Asser, considérant comme illégale toute saisie de bâtiment étranger en haute mer, accorda à ceux-ci réparation complète, y compris les intérêts à 6 % l'année depuis les dates des saisies jusqu'à celle du paiement.

Les indemnités étaient évaluées, non seulement d'après le dommage effectivement subi, mais aussi d'après la perte de profits que ces bateaux de pêche pouvaient raisonnablement escompter.

Quant au quatrième navire, le *Kate and Anna*, il s'était vu forcer en haute mer par les autorités russes de leur livrer les peaux de phoques qu'il avait à son bord, sous prétexte qu'il avait chassé dans les eaux territoriales de la Russie. L'arbitre condamna l'Etat russe à payer une indemnité pour chacune de ces peaux, avec les intérêts. D'ailleurs, ce gouvernement lui-même, devant le manque de « preuves positives » de la culpabilité du patron, reconnut que l'illégalité de la confiscation engageait sa responsabilité.

Telle ne fut pas l'attitude des autorités judiciaires islandaises dans l'affaire récente du chalutier français *La Provence*. Soupçonné de pêche illégale dans les eaux islandaises, le capitaine de ce navire avait été, le 21 avril 1928, condamné à une forte amende par le Bailli des Iles Westmann, qui prononça en outre, la saisie du bâtiment, de la pêche et des engins. Le 10 octobre 1929, la Cour Suprême d'Islande, statuant sur l'appel interjeté par la Société havraise de pêche, annulait la décision du Tribunal correc-

tionnel. En conséquence, les armateurs français intentèrent contre le Trésor islandais une action en dommages-intérêts : la saisie du navire et du produit de la pêche ayant été déclaré irrégulière, ils demandaient réparation du préjudice qu'elle leur avait causé. La Cour de Reykjavik, par un jugement du 4 juin 1932, débouta de sa demande la Société havraise de pêche et décréta que chacune des parties paierait ses propres frais. Les juges se basaient sur deux arguments principaux : la saisie du chalutier *La Provence* par le garde-côte islandais l'*Odinn* s'était effectuée conformément au droit international ; nous savons déjà, par l'étude de la soi-disant « poursuite » de *La Provence*, ce qu'il faut penser de cette affirmation ; en outre, disait la Cour de Reykjavik, la Cour Suprême a acquitté le capitaine du chalutier en vertu du principe *in dubio pro reo*, cet acquittement ne saurait entraîner l'obligation du défendeur à des dommages-intérêts.

Appel contre la décision de la Cour de Reykjavik fut porté devant la Cour Suprême. Celle-ci confirma, le 20 novembre 1936, la sentence de l'instance inférieure et développa dans son arrêt la même argumentation. « Le doute, dit la Cour, est dans le *procès pénal* la cause de l'acquittement du capitaine, mais le jugement ne dit rien, ni directement, ni indirectement, sur *l'obligation de dommages-intérêts* à cause de la prise du chalutier ».

La position des tribunaux islandais est insoutenable. Un jugement d'acquittement au bénéfice du doute a les mêmes effets qu'un jugement d'acquittement pur et simple. D'autre part, il est de droit commun dans toutes les nations que l'autorité de la chose jugée au criminel est absolue au civil, et on ne peut discuter les dispositions pénales du jugement, même dans leurs conséquences sur les intérêts civils.

Les décisions rendues à propos de l'affaire du chalutier *La Provence* ne sauraient donc ébranler la règle d'après laquelle la saisie irrégulière en haute mer d'un navire étranger ou de la cargaison entraîne réparation. Mais la seule visite illégale, non suivie de capture du bâtiment peut-elle engager la responsabilité de l'Etat visiteur ? Il faut en admettre le principe ; et si la visite a causé un préjudice réel, fut-ce une simple perte de temps, des dommages-intérêts devront être alloués.

Le problème s'est présenté dans l'affaire du *Principe di Carignano* (1). Il s'agit, il est vrai, dans ce cas, du temps de guerre, mais pour le temps de paix la solution doit être la même.

Le navire italien *Principe di Carignano*, de la Compagnie de navigation adriatico-orientale, fut arrêté et visité, le 1^{er} avril 1868, dans les eaux de la Crète, alors insurgée contre la Turquie, par le croiseur ottoman *Esseri-Nousret*, qui, s'étant assuré qu'il ne transportait pas de contrebande, le laissa, la visite terminée, poursuivre son voyage. Contre l'aide étrangère, la Porte avait mis l'île en état de blocus, mais la visite du navire italien avait été faite en dehors de cette ligne. L'Italie réclama des dommages-intérêts ; le gouvernement ottoman reconnut que l'irrégularité du fait engageait sa responsabilité, mais il refusa toute indemnité par suite de l'absence de préjudice réel. C'est en ce dernier sens que se prononça, le 4 mai 1870, l'arbitre choisi par les deux gouvernements (S. d'Ehrenhoff, ministre de Suède et de Norvège à Constantinople).

Le principe de la réparation a été établi pour une visite

(1) *Rec. Arbit. int.*, vol. II, pp. 618-621.

régulière dans les eaux territoriales de l'Etat visiteur (1). Il faut *a fortiori* l'admettre pour une visite illégalement effectuée en haute mer.

Les actes d'autorité exercés en haute mer par un Etat sur des navires étrangers engagent donc la responsabilité de cet Etat. Pour être valables, ils doivent être prévus dans des cas strictement limités. Ainsi la poursuite irrégulière constitue un délit international véritable ; il y a, en effet, de la part d'un Etat, violation d'une norme essentielle du Droit international public : le principe de la liberté des mers (2).

(1) « Cette décision s'expliquait sans doute par l'existence en Crète du régime des capitulations, qui restreignaient les droits ordinaires de l'Etat dans ses eaux territoriales. On n'en doit pas conclure que, de droit commun, l'Etat côtier ne puisse, dans ses eaux, visiter les navires étrangers, tout au moins dans un intérêt de sécurité et de défense ». Note doctrinale. *Ibid.*, p. 620.

(2) Cf. Strupp, *Eléments du Droit international public*, t. I, pp. 326-347.

CONCLUSION

L'institution de la poursuite, bien définie et réglementée, est une conséquence nécessaire de l'accroissement graduel des relations maritimes entre Etats. Deux catégories d'intérêts sont en présence : la collectivité des Puissances invoque la liberté de la navigation, et l'Etat riverain, pour faire respecter les droits qu'il possède dans la mer territoriale, est naturellement porté à exercer jusqu'en haute mer la répression des infractions commises dans ses propres eaux. Mais ce conflit n'est pas insoluble ; les différents intérêts, loin de s'exclure, sont susceptibles de s'accorder, et la poursuite, lorsqu'elle est fortement précisée et strictement limitée, constitue ce « point d'équilibre » dont parlait M. Schücking, délégué allemand, à la première séance de la deuxième Commission de la Conférence de La Haye (1930) (1).

Depuis la Première Conférence de Codification, en effet, on peut affirmer que la poursuite fait partie du droit international commun. Sans doute n'est-elle pas encore du nombre des institutions juridiques dont la « cristallisation » est dès à présent acquise ; mais si, comme toutes les autres dispositions élaborées par la Conférence, elle n'a pu passer en règle écrite universellement adoptée, la raison en est dans la mésentente qui s'éleva sur la question de l'étendue de la mer territoriale et sur celle de la zone contiguë. Il n'en faut cependant pas conclure qu'un accord international au sujet de la poursuite soit irrémédiablement lié à la solution de

(1) S. D. N. *Actes Conf.*, vol. III, p. 13.

ces problèmes. Les délégués des Etats ont adopté à l'unanimité les règles relatives à la poursuite commencée dans les eaux intérieures et territoriales. Il est donc regrettable qu'une convention d'ensemble sur cette institution, même ainsi limitée, n'ait pu avoir lieu.

D'autre part, était-il vraiment indispensable de s'entendre au préalable sur la notion de zone contiguë, pour permettre le commencement d'une poursuite dans ces eaux ? Il faut, en effet, nous l'avons vu, considérer le droit de poursuite comme « le complément de ceux que l'Etat riverain possède sur les espaces maritimes adjacents » (1). Peu importe donc de savoir si la zone contiguë est une institution du droit international positif, ou si elle ne peut être qu'une création conventionnelle, valable seulement entre les puissances parties au traité. Dans les deux hypothèses, un Etat a dans une zone maritime déterminée des droits certains à faire respecter : ceux-ci doivent être nécessairement assortis du droit de poursuite qui seul, le plus souvent, peut les empêcher d'être illusoires.

Quoi qu'il en soit, à la Conférence de La Haye de 1930, cette institution a été reconnue par les délégués de près de cinquante Etats, et une réglementation a été établie. La poursuite ne peut donc plus être considérée comme une violation du principe de la liberté des mers ; exercée selon les règles strictes que nous nous sommes efforcés de dégager, elle ne constitue à ce dogme salulaire qu'une exception éminemment juste et utile.

(1) G. Gidel, *Droit int. pub. de la mer*, t. III, p. 342.

BIBLIOGRAPHIE

I. — OUVRAGES GÉNÉRAUX.

- ANZILOTTI (Dionisio). — Cours de Droit international. Vol. 1. Traduction française par Gilbert Gidel, Paris, 1929. Sirey.
- BLUNTSCHLI (M.). — Le droit international codifié. Trad. Lardy, 3^e éd. Paris, 1881, pp. 190-216.
- CALVO (Charles). — Le droit international théorique et pratique, 5^e éd. Paris, 1896. Rousseau, T. I, pp. 517-518.
- FAUCHILLE (Paul). — Traité de Droit international public (8^e édition du manuel de H. Bonfils), Paris, 1925, Rousseau ; T. I, 2^e partie, pp. 128 et s. ; 1016 et s.
- FIELD (David-Dudley). — Projet d'un Code international, traduit par A. Rolin, Paris, 1881. Pédone-Lauriel, pp. 24-29.
- FIGORE (Pasquale). — Nouveau Droit international public, traduit par Ch. Antoine. Paris 2^e éd., 1885, Pédone-Lauriel. Vol. II, ch. 1^{er}.
- GIDEL (Gilbert). — Le droit international public de la mer. 3 volumes parus : le temps de paix. Paris, 1932-1934. Sirey.
- HALL (W.-E.). — A treatise on international law. 8th edition, edited by A. Pearce Higgins. Oxford, 1924. Clarendon Press, pp. 300-310.
- HERSHEY (Amos S.). — The essentials of international public law and organization. New-York, 1927. Mac Millan, pp. 295-336.
- LISZT (F.-Von). — Le droit international. Traduit d'ap. 9^e éd. allemande (1913) par G. Gidel. Paris, 1927. Pedone, pp. 215-224.
- LOUTER (Y. de). — Le droit international public positif. 2 vol. Oxford, 1920. University Press.
- MOORE (John Bassett). — A Digest of International law. Washington 1906. Government printing office. Vol. I, pp. 923-939. Vol. II, pp. 885-987.
- International arbitrations. Vol. I, pp. 756-961.
- OPPENHEIM (L.). — International law, 4th Ed. edited by Mc Nair. London, 1928. Longmans, Green and C^o. Vol. I, Peace, pp. 475-497.
- ORTOLAN (Th.). — Règles et diplomatie de la mer. Paris, 1864. Plon.
- PERELS (F.). — Manuel de Droit maritime international. Trad. Arendt. Paris 1884. Guillaumin.
- RIPERT (G.). — Traité de Droit maritime. 3 vol., Paris, 1929.
- RIVIER (A.). — Principe du Droit des Gens. Paris. 1896.
- STRUPP (Karl). — Eléments du Droit international public, universel, européen et américain. Vol. I. Paris 1930. Les Editions internationales.

- SODERQVIST (Nils). — Droit international maritime suédois. Paris 1930. Lac.
- TRAYERS (Maurice). — Le droit pénal international et sa mise en œuvre en temps de paix et en temps de guerre. Paris, 1921. Sirey. Vol. I et Vol. III, pp. 346-350.
- WESTLAKE (J.). — Traité de Droit international, traduit par A. de Geouffre de La Pradelle. Oxford 1924. Imprimerie de l'Université.

II. — OUVRAGES SPÉCIAUX. COURS PROFESSÉS.

- ALIBAUX (Antonin). — Des navires de commerce dans les eaux étrangères au point de vue de la juridiction criminelle. Paris, Lyon, 1901.
- BLONDEL (Henri). — Du droit de juridiction de l'Etat en matière civile et en matière pénale sur les navires étrangers dans les eaux nationales. Nancy, 1901, pp. 51-93.
- BOYE (Th.). — Territorial waters with special references to the Norwegian Legislation. London 1925.
- BUSTAMANTE Y SIRVEN (Antonio Sanchez de). — La mer territoriale, trad. Paul Goulé. Paris, 1930. Sirey.
- DUPUIS (Charles). — Liberté des voies de communication. Relations internationales. Cours professé à l'Académie de Droit international de La Haye 1924. Recueil des Cours 1924 II. T. 2, pp. 129-444.
- DUVIGNEAUX (Henri Merveilleux). — Le droit de l'Etat sur la mer territoriale. Thèse, Marseille 1900.
- FEDOZZI (Prosper). — La condition juridique des navires de commerce. Cours professé à l'Académie de Droit international de La Haye 1925. Recueil des Cours 1925 V. T. 10, pp. 5-143.
- FULTON (Thomas Wemyss). — The sovereignty of the sea. London, 1911.
- GUERRERO (J.-Gustave). — La Codification du Droit international. La Première Conférence. Paris 1930. Pédone.
- GIDEL (Gilbert). — La mer territoriale et la zone contigüe. Cours professé en 1934 à l'Académie de Droit international de La Haye. Recueil des Cours 1934 II. T. 48, pp. 137-275.
- La zone contigüe de haute mer aux eaux territoriales. Cours professé à la Dotation Carneggie, 1935-1936. Sténographié. Centre européen de la Dotation Carneggie. Paris, 173, boul. Saint-Germain.
- HIGGINS (Pearce). — Le régime juridique des navires de commerce. Cours professé à l'Académie de Droit international de La Haye. Recueil des Cours 1929 V. T. 30, pp. 5-79.
- JAUREGUIBERRY (Edouard). — La mer territoriale. Thèse. Paris, 1932.
- JESSUP (Philip-C.). — The law of territorial waters and maritime jurisdiction. New-York, 1927, G. A. Jennings Co, Inc.
- LA PRADELLE (A. de Geouffre de). — La mer. Cours de doctorat, Paris, 1934.
- LAUN (Rudolf). — Le régime international des ports, Cours professé en 1926 à l'Académie de Droit international de La Haye. Recueil des Cours. 1926 V. T. 15. pp. 5-143.

LE FUR (L.). — Règles générales du droit de la paix (Extrait du Recueil des Cours à l'Académie de Droit international). Paris 1936. Sirey.

MARSHALL BROWN (Philip). — Protection jurisdiction over marginal waters. American Society of International law proceedings 1923, p. 15.

MASTERSON (W.-E.). — Jurisdiction in marginal seas. New-York, 1929. Macmillan.

RAESTAD (Arnold), — La mer territoriale. Paris 1913. Pédone.

SCHEFFLER (Ch.). — La mer nationale. Thèse. Grenoble 1907.

SCHUCKING (Walther). — Rapport au Conseil de la S. D. N., C. 196. M. 70.

SCOTT (J.-B.). — Cases on international law. St-Paul 1922. West publishing Co.

WILSON (George Grafton). — Les eaux adjacentes au territoire des Etats. Cours professé à l'Académie de Droit international de La Haye. Recueil des Cours 1923. T. I, pp. 127-173.

III. — ANNUAIRES. BULLETINS. PUBLICATIONS. REVUES, etc. .
American Journal of international law.

DENNIS (W.-C.). — The sinking of the *I'm alone*. T. XXIII, 1929, pp. 351-362.

HUGHES (Charles-E.). — Recent questions and negotiations, T. XVIII, pp. 229-235.

MARSHALL BROWN (Philip). — The marginal sea, T. XVII, 1923, p. 89.

— The law of the territorial waters, T. XXI, 1927, p. 101.

Judicial decision. — Case of the *Katina*, T. XXIV, 1930, pp. 175-181.

Annuaire de l'Institut de Droit International.

Session de Genève, 1892, Ann. Abr. III, pp. 76-78.

Session de Paris, 1894, Ann. XIII, pp. 328-331.

Session de La Haye, 1898, Ann. Abr., p. 487.

Session de Lausanne, 1927, T. I., pp. 94-95 et p. 102.

Session de Stockholm, 1928, p. 759.

Grotius. Annuaire international pour l'année 1931.

FRANÇOIS (J.-P.-A.). — La Conférence de La Haye pour la codification du droit international, pp. 14-25.

British Year Book of international law (The).

FITZMAURICE (G.-G.). — The case of the *I'm alone*. T. XVII, 1936, pp. 82-111.

GARNER (J.-W.). — The *I'm alone* case. T. XVI, 1935, pp. 173-175.

Bulletin de la Société française de droit international.

LA PRADELLE (A. de Geouffre de). — Régime de la mer territoriale, N° 2, 1913-1914, pp. 31 et suiv.

Harvard Law Review.

DICKINSON (E.-D.). — Jurisdiction at the maritime frontier, 1926. Vol. 40, pp. 444-452.

International Law Association. Reports.

Session de Vienne, 1926. 34^e Conférence, pp. 43-73-103.

Publications de la Société des Nations.

C. 196, M. 70, 1927 V. — Questions juridiques. Rapport au Conseil de la S. D. N. sur les questions qui paraissent avoir obtenu le degré de maturité suffisant pour un règlement international. Genève, 1927.

C. 548, M. 196, 1927 V. — Questions juridiques. Codification progressive du Droit international. Extraits des Actes de la 8^e Session de l'Assemblée. Genève, 1927.

C. 74, M. 39, 1929 V. — Questions juridiques. Conférence pour la codification du Droit international. Bases de discussion établies par le Comité préparatoire à l'intention de la Conférence. T. II. Eaux territoriales, Genève, 1929.

C. 351, M. 145, 1930 V. — Questions juridiques. Actes de la Conférence sur la Codification du Droit international tenue à La Haye du 13 mars au 12 avril 1930. T. I. Procès-verbal de la Conférence. T. III, procès-verbaux de la 2^e Commission. Genève, 1930.

Recueil des traités enregistrés par la S. D. N. Vol. XLI, p. 271, Vol. LXI, p. 415. Vol. XLII, p. 73. Vol. XLV, p. 183.

Revue critique de Droit international.

Jugement du tribunal correctionnel de Dunkerque dans l'affaire du navire « *Achille 0,39* » (8 fév. 1936). Note de M. Gidel. T. XXI, N^o 3 (Juillet-Nov. 1936), pp. 751-755.

Revue de Droit international (de La Pradelle).

ROESTAD (A.). — Le problème des eaux territoriales à la Conférence de Codification du Droit international, T. VII, 1931, pp. 107-146.

Revue de Droit international et de Législation comparée.

PAULUS (J.). — La mer territoriale. T. LI, 1924, pp. 297 et suiv.

TEMPLE-GREY (F.). — Des eaux territoriales. T. LIV, p. 123-144.

Revue de Droit maritime comparé (Dor).

GIDEL (Gilbert). — La Convention anglo-américaine du 25 janvier 1924, relative à la réglementation du trafic des boissons enivrantes, T. VI, pp. 1 à 21.

Le droit maritime français. Jugement du tribunal correctionnel de Bastia dans l'affaire du chalutier *Buccari*, 1^{er} novembre 1931, p. 442. Arrêt de la Cour de Bastia, 1^{er} mars 1932, p. 98.

Revue générale de Droit international public.

LA PRADELLE (A. de Geouffre de). — Le droit de l'Etat sur la mer territoriale, 1898. T. V, pp. 264-309.

MARTENS (G.-E. de). — Le Tribunal d'arbitrage de Paris et la mer territoriale. Affaire des pêcheries de la mer de Behring. 1894. T. I, p. 32.

REGELSPERGER (Gustave). — L'affaire du *Costa-Rica Packet* et la sentence arbitrale de M. de Martens, 1897. T. IV, pp. 735 et suiv.

SIBERT (Marcel). — Police en haute mer, 1927. T. XXIV, pp. 21-44.

TABLE DES AFFAIRES ÉTUDIÉES OU CITÉES

(classées par noms de navires)

	Pages
Achille 0.39	35
Araunah	64
Buccari	34-59
Cape Horn Pigeon	18-44-93
C.-H. White	18-44-93
Costa Rica Packet	93
Grace and Ruby	65
Henry L. Marshall	65
I'm alone	45-73-76-80-84-87
Itata	42-83-85
James-Hamilton Lewis.	18-44-59-93
Kate and Anna	18-44-60-93
Katina	32-76
Lotus	1
Marianna Flora	29-92
North.	31-59
Provence (La).	38-60-77-94
Rosalie M.. . . .	29
Tenyu Maru.	65
Vinces	30-71

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION	7

PREMIÈRE PARTIE

La doctrine et la pratique des Etats.

CHAPITRE PREMIER. — La doctrine.	13
Travaux des sociétés scientifiques de droit international	13
Ouvrages ou consultations des auteurs.	18
CHAPITRE II. — La pratique des Etats	22
Section I. — Conventions particulières.	22
Section II. — Actes d'ordre intérieur	27
Section III. — La jurisprudence.	28
I. — Décisions internes	28
A. Jurisprudence des Etats-Unis.	29
B. Jurisprudence canadienne	31
C. Jurisprudence égyptienne.	32
D. Jurisprudence française.	34
E. Jurisprudence islandaise	38
II. — Arbitrages internationaux	41
A. L'affaire de l' <i>Itata</i>	42
B. Les arbitrages d'Asser en 1902.	44
C. L'arbitrage de l' <i>Im alone</i>	45
Section IV. — Le droit de poursuite et la Conférence de Codification de La Haye de 1930	49
I. — Les travaux préparatoires	50
II. — L'œuvre de la Conférence au sujet de la poursuite.	52

DEUXIÈME PARTIE

Les conditions de validité de la poursuite.

CHAPITRE PREMIER. — Le commencement de la poursuite	58
Section I. — Les motifs d'une poursuite	58
Section II. — Conditions de lieu	62
I. — Situations respectives des navires	62
II. — Le problème du commencement de la poursuite dans les eaux contigües	66

	Pages
Section III. — Actes qui constituent le commencement de la poursuite	75
CHAPITRE II. — L'exercice de la poursuite elle-même	79
CHAPITRE III. — La conclusion de la poursuite.	86
CHAPITRE IV. — Sanctions de l'exercice incorrect du droit de poursuite	92
CONCLUSION	98
BIBLIOGRAPHIE	101
TABLE DES AFFAIRES ÉTUDIÉES OU CITÉES.	105

Vu :

Le Président de la Thèse,
Gilbert GIDEL.

Vu :

Le Doyen,
Edgard ALLIX.

Vu et permis d'imprimer :

Le Recteur de l'Académie de Paris,
S. CHARLÉTY.

